



Göteborgs
Stad



Kunskapsunderlag Övergripande inriktning
för samordnad stadsutveckling 2025

Förutsättningar för utbyggnad och genomförande

INNEHÅLL

1.	INLEDNING.....	5
2.	DRIVKRAFTER.....	6
2.1	FLER GÖTEBORGARE.....	6
2.2	MILJÖPÅVERKAN OCH ETT FÖRÄNDRAT KLIMAT	8
3.	HUR LIGGER VI TILL?	9
3.1	POTENTIAL OCH UTBYGGNADSTAKT	9
3.2	BOSTÄDER.....	9
3.3	STRUKTUR FÖR LIVSVILLKOR OCH HÄLSA	16
3.4	MARK FÖR NÄRINGSLIVET	19
3.5	ANLÄGGNINGAR FÖR IDROTT, FYSISK AKTIVITET OCH FÖRENINGSLIV	30
3.6	OFFENTLIGA RUM OCH MÖTESPLATSER	33
3.7	GRÖNSTRUKTUR	35
3.8	KLIMATANPASSNING	39
3.9	RESOR OCH TRANSPORTER	46
3.10	TRAFIKINFRASTRUKTUR.....	50
3.11	TEKNISK FÖRSÖRJNING.....	56
3.12	VATTENSTATUS	66
4.	OMRÅDESVISA BESKRIVNINGAR OCH BEROENDEN	67
4.1	INNERSTADEN	68
4.2	CENTRALA HISINGEN.....	81
4.3	ÖSTRA MELLANSTADEN	87
4.4	ANGERED.....	95
4.5	YTTERSTADEN.....	107

1. INLEDNING

Stadsbyggnadsnämnden ansvarar för att ta fram underlag för prioritering av hur staden ska utvecklas över tid, inklusive överväganden kring ekonomi och genomförbarhet.

Dokumentet ska öka den gemensamma kunskapen om staden som system och förståelsen för samband och beroenden mellan olika systemdelar. Kunskapsunderlaget beskriver tematiskt dagens kunskap om förutsättningar för att klara lagkrav och för att infria kommunfullmäktiges ställda mål vid den fysiska utvecklingen av staden. Underlaget behandlar förutsättningarna dels avseende staden i stort, dels områdesvis. Underlaget innehåller ett antal överväganden formulerade som medskick inför beslut om övergripande inriktning för staden utveckling.

Detta kunskapsunderlag har tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen i samverkan med berörda förvaltningar i kommunen inom ramen för arbetet med framtagandet av Övergripande inriktning för samordnad stadsutveckling (ÖISS). Deltagande tjänstepersoner representerar kunskap om de verksamheter som stadsbyggnadsnämnden, stadsmiljönämnden, exploateringsnämnden, stadsfastighetsnämnden, idrotts- och föreningsnämnden, kretslopp och vattennämnden, Göteborg Energi AB, miljönämnden, socialnämnderna ansvarar för. Nämnder med stora lokalbehov för utbildningsverksamhet och omsorgsverksamhet får genom stadsfastighetsnämnden sin verksamhet beskriven.

Ny kunskap med betydelse för framtida beslut om övergripande inriktning för samordnad stadsutveckling och kommer att presenteras i kommande underlag. I kommande kunskapsunderlag finns också utrymme att beskriva fler systemdelar där kommunen har direkt eller indirekt inflytande. Det kan handla om regionbolag eller andra aktörer i kommunen.

december 2024

LÄSANVISNING

Kapitel 2 behandlar drivkrafter för stadsutvecklingen. Det handlar om befolkningstillväxt, den omställning staden behöver genomgå för att hantera miljöpåverkan- och klimatutmaningar samt för att Göteborg ska bli en mer sammanhållen stad.

Kapitel 3 behandlar förutsättningar för stadens utveckling i förhållande till satta målsättningar temavis. Här identifieras vilka behov och brister som bedöms behöva tas om hand. I respektive tema görs också medskick för överväganden i arbetet med stadsutveckling.

Kapitel 4 belyser förutsättningar i geografiska delområden.

2. DRIVKRAFTER

2.1 FLER GÖTEBORGARE

Göteborg har haft en positiv befolkningsutveckling under hela 2000-talet. I maj 2023 nådde för första gången befolkningen över 600 000 och utifrån de prognoser som finns tillgängliga förväntas folkmängden att fortsätta öka. Enligt den senaste befolkningsprognosen förväntas Göteborgs befolkning att uppgå till 757 000 invånare 2050. Det innebär en genomsnittlig årlig folkökning på cirka 5700 personer och totalt 153 000 nya invånare fram till år 2050.

Behovet av fler bostäder är främst ett resultat av att antalet invånare ökar och därmed antalet hushåll. Även förändringar av hushållsstrukturen leder till behov av bostäder. Bostadsbyggandet drivs också av befintlig bostadsbrist. Det samlade behovet av bostäder bygger på att alla hushåll ska ha en ändamålsenlig fast bostad samt att det bör finnas en viss reserv av bostäder för att underlätta flyttningar och skapa en omsättning inom det befintliga bostadsbeståndet.

Att Göteborg fortsätter att växa ställer krav på tillräcklig tillväxttakt för bostadsbyggande och därmed en god planeringsberedskap. Vid sidan av de planeringsmässiga förutsättningarna, är bostadsbyggandet beroende av en rad omvärldsfaktorer såsom ränteläge, inflation och byggkostnader mm.

Göteborgs näringsliv har genomgått en strukturomvandling mot tjänstesektor och besöksnäring. Tjänstesektorn har ökat sin andel av den totala sysselsättningen, samtidigt som den varuproducerande delen av ekonomin minskat. Att tjänstesektorn växer i Göteborg ligger i linje med näringslivsutvecklingen i Sverige. Denna utveckling väntas fortsätta under överskådlig framtid. Strukturomvandlingen innebär ett förändrat mark- och lokalbehov hos näringslivet och syns exempelvis genom växande efterfrågan på kontorsfastigheter i tillgängliga lägen för regionens arbetskraft.

I en framskrivning av potentialen för nya arbetstillfällen för 2050 förväntas en fortsatt minskning av personalintensiteten inom tillverkningssektor. Regionen fortsätter dock vara ett starkt fäste inom svensk verkstadsindustri. Den företagsstödjande sektorn växer mest och det är inom denna sektor som störst andel nya arbetstillfällen tillkommer. En del av dessa arbetstillfällen kommer sannolikt ur omvandling från traditionella arbeten inom industrier till tjänstebaserade arbetsuppgifter som ses på bred front inom svensk industri. En stor del av tillkommande arbetstillfällen finns också inom branscher som drivs av befolkningstillväxten, så kallad ortsservice.

BEFOLKNINGSPROGNOS FÖR GÖTEBORG 2024-2050

KOMMANDE FEM ÅR (FRAM TILL ÅR 2028)



UR ETT LÄNGRE TIDSPERSPEKTIV (FRAM TILL ÅR 2050)



2.2 MILJÖPÅVERKAN OCH ETT FÖRÄNDRAT KLIMAT

Medeltemperaturen i jordens atmosfär har hittills ökat med mer än en grad sedan förindustriell tid och effekterna av temperaturökningen märks redan genom exempelvis stigande havsnivåer, minskning av istäcket i Arktis, och förändrade nederbördsmonster.

Stadsutvecklingen behöver bidra till både minskad miljö- och klimatpåverkan och klimatanpassning.

Den klimatförändring som beror av mänsklig aktivitet behöver minska snabbt för att inte försvåra möjligheten till att utveckla en sammanhållen, robust och nära stad. Minskning behöver ske både avseende konsumtionsbaserade utsläpp och geografiska utsläpp i Göteborg. Stadsutveckling påverkar möjligheten till ökad andel fossilfria transporter. Staden är som bygg- och anläggningsägare stor beställare av material och energi i samband med byggnation med miljö- och klimatpåverkan som följd.

Göteborgs klimatavtryck årligen ska minska med sikte på att så snabbt som möjligt nå nollavtryck. År 2020 var de sammanlagda konsumtionsbaserade utsläppen 7,65 ton koldioxidekvivalenter per invånare, medan de geografiska var 3,69 ton koldioxidekvivalenter per invånare. Stora överlapp finns mellan de båda områdena. Utvecklingen för båda kategorierna av utsläpp går åt rätt håll men med för låg takt. Insatser för minskad klimatpåverkan görs inom olika områden, men sammantaget går utvecklingen för långsamt. Det behövs omfattande och snabba åtgärder som genomsyrar hela samhället, både tekniskt och beteendemässigt, för att nå målet.

Även tillståndet för världens biologiska mångfald och ekosystemtjänster är allvarligt. Fler arter än någonsin i mänsklighetens historia hotas av utrotning. Många ekosystem förändras i snabb takt. Förutom förstörda livsmiljöer, överexploatering av arter, föroreningar och invasiva främmande arter, orsakar klimatförändringarna förlust av biologisk mångfald.

En hög biologisk mångfald är en förutsättning för att naturen ska kunna leverera de funktioner och nyttor som vi människor får av naturen. Dessa kallas ekosystemtjänster och är till exempel att insekter pollinerar grödor, att vatten och luft renas i naturen, att mikroorganismer och maskar gör jorden bördig och att vår hälsa förbättras av att vi vistas i naturen. I Göteborg finns en stor variation av livsmiljöer för många växter och djur. Vi behöver ta hand om och utveckla Göteborgs natur och dess rika växt- och djurliv till nytta för kommande generationer.

3. HUR LIGGER VI TILL?

3.1 POTENTIAL OCH UTBYGGNADSTAKT

Göteborgs översiktsplan tar höjd för en stadsutveckling som motsvarar cirka 250 000 nya invånare och en utbyggnad av mark och lokaler för verksamheter som motsvarar cirka 100 000 nya jobb. Översiktsplanen tar även höjd för ett ökat behov av samhällsservice som följer av fler bostäder.

I arbetet har den möjliga bebyggelseutvecklingen satts i relation till prognosticerad befolkningsutveckling och de planeringsmässiga förutsättningarna för utbyggnad av bostäder och verksamheter. Syftet med detta är att bättre kunna bedöma en rimlig takt för att realisera denna utbyggnadspotential.

3.2 BOSTÄDER

Kommunen har ett brett ansvar för att behovet av bostäder hanteras integrerat i utvecklingen av staden. Särskild lagstiftning ger kommunen ett specifikt ansvar i en rad olika avseenden. Exempel är socialtjänstlagen (SoL), bosättningslagen, lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Kommunens ansvar för planläggning och rollen som fastighetsägare till hyresbostäder möjliggör också att bostäder finns och tillskapas för olika behov.

Bostäder tillkommer och ändras fortlöpande i staden. I ÖISS 2025 behandlas förutsättningar för ett utvecklat bostadsbestånd inom föreslagna stadsutvecklingsinitiativ.

Övergripande målsättningar för bostadsbyggandet

Det övergripande målet i Program för bostadsförsörjning 2021–2026 är Göteborgs Stad ska trygga tillgången till goda bostäder för alla göteborgare. Sju strategier har tagits fram med utgångspunkt i de verktyg som staden förfogar över. Fyra strategier avser den generella bostadsförsörjningen och tre strategier avser hushåll som staden enligt lagstiftning har ett särskilt utpekad ansvar för.

Strategierna innebär att Göteborgs Stad genom en aktiv markpolitik och en god planeringsberedskap ska skapa förutsättningar för ett bostadsbyggande som möter behoven som befolkningsutvecklingen medför och som svarar mot olika gruppers behov och efterfrågan. Samverkan med marknadens aktörer behövs för att möjliggöra ett varierat utbud av bostäder såväl vad avser upplåtelseformer, bostadsstorlekar och hustyper som pris- och hyresnivåer för att möta olika behov och en differentierad efterfrågan. En målsättning är att utifrån ett behovsperspektiv och genom Göteborgs Stads förvaltande nämnder och styrelser, verka för ett ändamålsenligt nyttjande av det befintliga bostadsbeståndet och bidra till goda bostäder och livsmiljöer samt en bättre fungerande bostadsmarknad för alla.

I Göteborgs översiktsplan kompletteras dessa mål och strategier med ytterligare strategier som rör lokaliseringen och den geografiska fördelningen. En övergripande strategi är att anordna planering och byggande av bostäder med kollektiv-

TIDSHORISONTER

Utbyggnadspotentialen har brutits ner på olika tidshorisonter:

- Kort sikt (fram till 2030)
- Medellång sikt (2030–2040)
- Lång sikt (2040–2050)

trafik, gång- och cykelvägnät, samhällsservice, teknisk försörjning och offentliga friytor. Det finns också en särskild inriktning i översiktsplanen som innebär att fler småhus ska byggas i mellanstaden och ytterstaden.

Översiktsplanens utbyggnadsstrategi innebär att cirka 80 % av den blandade stadsbebyggelsen där bostäder ingår ska tillkomma i innerstaden och mellanstaden. Ungefär en tredjedel i innerstaden, främst inom Älvstaden, och resten relativt jämnt fördelat i mellanstadens olika delar. Bostäder kommer även att tillkomma i ytterstaden, särskilt i de prioriterade större samhällena Torslanda, Kärra och Sandås. Övriga ytterstaden och södra skärgården kommer att kompletteras med bostäder och service för att säkerställa en god samhällsutveckling i stadens alla delar.

Målsättningar för bostadsbyggandet finns även i Program för jämlik stad 2018-2026 och i Göteborgs Stads handlingsplan för att inga områden ska vara särskilt utsatta. Se avsnitt Struktur för livsvillkor och hälsa.

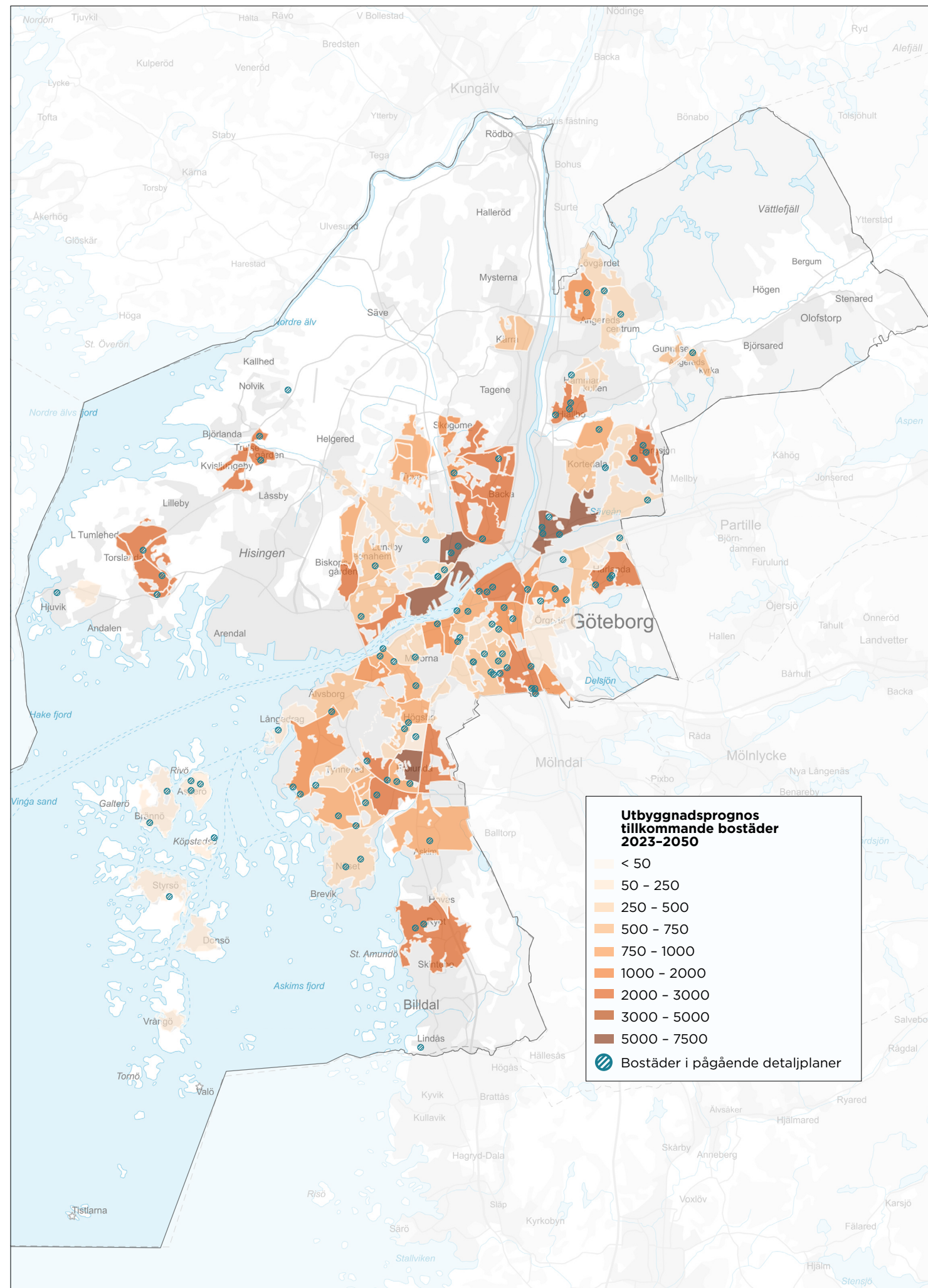
Planeringsmässiga förutsättningar för bostäder

Planeringsmässiga förutsättningar för bostadsbyggandet handlar om de möjligheter som ges genom fysisk planering inom ramen för detaljplaner, program och övriga former av stadsutvecklingsprojekt. Göteborgs Stads bostadsprognos för 2024 har varit utgångspunkt. Prognosen omfattar perioden 2024–2040 och har kompletterats med en utblick mot 2050.

En uppväxling av planeringsverksamheten under en längre tid innebär att det finns stora bostadsvolymer i exploateringsprojekt med dels lagakraftvunna detaljplaner (cirka 1900 bostäder), dels i exploateringsprojekt med pågående detaljplan (cirka 27 000 bostäder). Däremot kan det konstaterats att antalet bostäder i detaljplaner som vunnit laga kraft de senaste åren successivt har minskat. Planeringsberedskapen för bostadsförsörjningen är fortsatt god de närmaste åren men kommer därefter att minska över tid om inte de initiativ som idag finns i tidiga skeden görs startklara.

I bostadsprognos 2023–2040 finns totalt cirka 62 000 bostäder. Prognosen visar att det finns planeringsmässiga förutsättningar att möta målsättningen om ett bostadsbyggande som går i takt med befolkningsutvecklingen. En förutsättning för detta är att pågående detaljplaner vinner laga kraft och att detaljplanerna och bostadsprojekten genomförs. För en stor del av projekten i prognosen är bostadstyp ännu ospecificerat. Volymer kan därför förändras bland annat beroende på hur innehållet i dessa projekt blir.

På kort sikt, fram till 2030, visar bostadsprognosen på möjligheten för cirka 25 000 färdigställda bostäder. Majoriteten av dessa bostäder finns antingen i lagakraftvunna detaljplaner eller i pågående detaljplaner. De aktuella projektens innehåll och genomförandeförutsättningar kommer att påverka utfallet, det vill säga färdigställda bostäder, och volymer kan alltså komma att skjutas mellan de kommande åren. Konjunkturläget innebär även att förutsättningarna för bostadsbyggandet är osäkert och det kommer sannolikt att ha inverkan på byggtakten de kommande åren.



Figur 1. Utbyggnadsprognos tillkommande bostäder 2023-2050

På medellång sikt (2031–2040) finns ytterligare cirka 36 000 bostäder i prognosen. Över hälften av dessa finns i pågående detaljplaner. Övrigt är förväntade utfall från pågående programarbeten och positiva planbesked. Utblicken på lång sikt, efter 2040, visar på potential för ytterligare 27 000 bostäder. Denna utblick bygger på ett förväntat utfall från initiativ i mycket tidiga skeden samt den bostadspotential som identifierats i översiktsplanen. Osäkerheten både vad gäller geografisk placering och volym är relativt stor för denna tidshorisont.

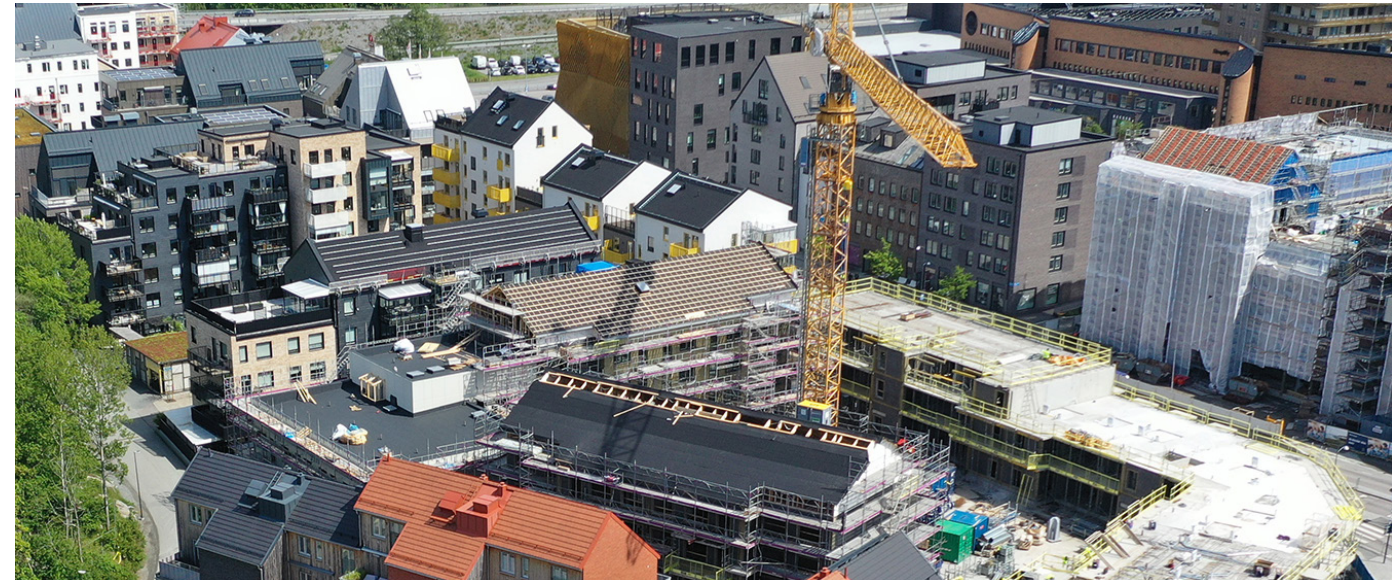
Tillkommer bostäderna på rätt plats?

De planeringsmässiga förutsättningarna för tillkommande bostäder enligt bostadsprognosen ligger väl i linje med var de förväntas tillkomma enligt översiktsplanens utbyggnadsstrategi. Det innebär goda förutsättningar att uppnå översiktsplanens målsättning om att minst 80% av bebyggelseutvecklingen sker i det sammanhängande stadsområdet, dvs innerstaden och mellanstaden. Fördelningen inom det sammanhängande stadsområdet stämmer även det väl överens med översiktsplanen, cirka 30% i innerstaden och 70% i mellanstaden.

På kort sikt ser fördelningen annorlunda ut, med en större andel i innerstaden. Det innebär att en relativt hög utbyggnadstakt kan förväntas i innerstaden de närmaste 10 åren. Detta inkluderar dels några större projekt som kommer att färdigställas i närtid, dels projekt som kommer att börja byggas ut inom tidsperioden till exempel Backaplan, Masthugget och Lindholmen. På medellång och lång sikt förväntas utbyggnad ske i Frihamnen, Södra Älvstranden-delen Järnvågen till Klippan. Omvandlingsområdet Gullbergsvass ingår inte i prognoserna.

Att en relativt stor andel av bostäderna i prognos på kort och medellång sikt tillkommer i innerstaden är avgörande för att utvidga innerstaden och därmed skapa en nära stad för fler. Eftersom det är konkurrens om ytor i innerstaden är det dock av stor vikt att bostadsvolymerna anpassas så att även andra behov i den blandade stadsbebyggelsen tillgodoses. Främst handlar detta om plats för kommunal service, offentlig friyta, parker och ytor för hantering av skyfall.

Prognoserna visar att det fortsatt finns stor potential för bebyggelseutveckling i mellanstaden på såväl kort, medellång som lång sikt. På kort sikt fortsätter utvecklingen som pågått några år tillbaka i tid, att störst volymer tillkommer i sydvästra mellanstaden och i östra mellanstaden. På medellång sikt ökar volymerna på centrala Hisingen till samma nivåer. Prognoserna visar på ett begränsat tillskott i Angered på såväl kort som medellång sikt. Några initiativ som fortfarande befinner sig i tidiga skeden ingår i prognosen för mellanstaden förväntas kunna genomföras på medellång eller lång sikt. Detta omfattar till exempel omvandlingen av Högsbo industriområde inklusive Dag Hammarskjöldsleden samt några av de i översiktsplanen utpekade omvandlingsstråken. De volymer som finns i prognoserna understiger översiktsplanens målsättningar för Angered. De fortsatt relativt stora utbyggnadsvolymerna i östra mellanstaden och sydvästra mellanstaden är i linje med att stärka och utveckla de strategiska tyngdpunkterna Gamlestads torg och Frölunda torg. Fortsatt stadsutvecklingen i båda dessa geografier är samtidigt beroende av förstärkt kollektivtrafik i linje med Målbild



Koll2035. Detta kan komma att påverka utbyggnadstakten i dessa geografier.

På kort och medellång sikt visar prognosen på en möjlig utbyggnadstakt i ytterstaden i linje med översiktsplanens inriktning. Majoriteten av dessa bostäder finns i redan laga kraftvunna eller pågående detaljplaner. Det handlar främst om utbyggnad i enlighet med program för centrala Torslanda och fortsatt utveckling kring Sandås. I prognoserna ingår inte några av de större utredningsområdena i ytterstaden som är utpekade i översiktsplanen.

Ett varierat utbud av bostäder

En av de främsta utmaningarna för Göteborgs Stads arbete med bostadsförsörjning är att tillskapa ett utbud av bostäder som möter behoven samtidigt som detta utbud av bostäder ska kunna efterfrågas av alla. De tillgängliga verktyg som kommunen har för att skapa ändamålsenliga och tillgängliga bostäder är företrädesvis planmonopolet, det kommunala markägandet, allmännyttan samt stadens investeringar och underhåll. En av strategierna för att uppnå detta är att det nya som tillkommer ska bidra till ett varierat utbud av bostäder är framför allt att möta olika behov och en differentierad efterfrågan. Det varierade utbudet handlar om såväl bostadstyp och upplåtelseform som bostadsstorlekar och pris- och hyresnivåer. Målsättningen om variation gäller för staden som helhet men är också relevant på en mer lokal nivå. På lokal nivå handlar det också om att skapa en blandning och om att i högre utsträckning kunna bo kvar i närområdet när man byter bostad. Några konkretiserade målsättningar kring vilken blandning som bör eftersträvas på en lokal nivå finns inte, men en tolkning av strategin är att sträva efter att utjämna fördelningen mellan exempelvis upplåtelseformer.

I den nuvarande bostadsprognosen finns majoriteten av bostäderna i flerbostadshus. Fördelningen mellan hyresrätt och bostadsrätt är relativt jämn men det finns en stor andel bostäder där upplåtelseformen ännu är ospecificerad vilket gör att det kan ändras. Prognosen visar i nuläget på cirka 2 000 tillkommande småhus och 2 700 studentbostäder.

MEDSKICK

Det är viktigt för den långsiktiga bostadsförsörjningen att planeringen och byggandet av bostäder fortsatt ligger på en hög nivå för att möta de demografiska behoven. Ett jämnt och högt bostadsbyggande över tid kräver en bred projektportfölj både gällande olika upplåtelseformer, pris- och hyresnivåer samt att bostadsbyggandet sker i stadens olika geografiska områden.

Färdigställ det som pågår och eftersträva en jämn takt

Det finns planeringsmässiga förutsättningarna att planera för ett bostadsbyggande som sker i takt med befolkningsutvecklingen. En förutsättning för ett fortsatt högt bostadsbyggande är att de stora volymer som finns i såväl exploateringsprojekt med lagakraftvunna detaljplaner som projekt med pågående detaljplan genomförs. Det innebär att ett stort fokus i närtid behöver ligga på att färdigställa detaljplaner och genomföra exploateringen. Fokus behöver också läggas på att färdigställa pågående program så att detaljplanering kan påbörjas i dessa områden.

Även om att det totala antalet bostäder i planerings- och genomförandeskedet volymmässigt är stort behöver nya planprogram och detaljplaner tas fram för att en god planeringsberedskap ska kunna upprätthållas över tid. I bostadsförsörjningsprogrammet görs bedömningen att det fram till 2030 behöver byggas mellan 4 000 och 5 000 bostäder per år i Göteborg för att kunna möta framtida behov och minska dagens brist på bostäder. I analysen från 2020 bedömdes marknadsdjupet för Göteborg ligga runt 3 500 bostäder per år. För att ha ett bostadsbyggande som går i takt med befolkningsutvecklingen samtidigt som det bidrar till att bostadsbristen byggs bort är bedömning att en rimlig nivå att eftersträva borde ligga något över bedömt marknadsdjup för bostäder. Det finns fördelar med att hålla en relativt jämn takt i planeringen av bostäder för att kunna balansera resurser över tid för såväl planeringen som för genomförandet.

Med hänsyn taget till att resurser behöver finnas för att färdigställa de relativt höga volymerna som finns i planerings- och genomförandeskedet är rekommendationen att sträva efter att årligen starta detaljplaner med innehåll motsvarande cirka 3 500–4 000 bostäder fram till 2030. De närmaste 3–4 åren bör nivån ligga i det övre spannet dvs runt 4 000 bostäder i startade planer årligen. För att långsiktigt säkerställa planberedskapen för denna takt för bostadsbyggandet, kommer några större stadsutvecklingsinitiativ att behöva konkretiseras för att inom inte allt för lång framtid kunna påbörja detaljplanering.

Förverkliga potentialen för bättre geografisk balans

Grovt sett är den geografiska fördelningen av tillkommande bostäder fram till 2050 i linje med översiktsplanens inriktning. På kort och medellång sikt finns dock viss obalans mellan stadens olika delar. Med obalans i detta sammanhang avses i första hand mellan områden inom det

sammanhängande stadsområdet. Prognoserna visar till exempel på ett fortsatt stort bostadsbyggande i sydvästra mellanstaden och ett relativt begränsat bostadsbyggande i Angered. Detta ska också sättas i relation till att det skett lite stadsutvecklingen i samma områden om man tittar bakåt i tid. En bättre geografisk balans i bostadsbyggande är önskvärt utifrån strävan efter en god samhällsutveckling i stadens alla delar och en mer jämlik stad, samt utifrån hur belastning och kapacitet på till exempel kollektivtrafiken ser ut. Översiktsplanens målsättning om nära stad förutsätter en mer flerkärnig struktur. Fler bostäder i tyngdpunkternas upptagningsområde är nödvändigt för att stärka och utveckla dessa.

Eftersom det mesta på kort sikt är pågående exploateringsprojekt finns det begränsad möjlighet att justera balans i det korta perspektivet. På medellång sikt kan dock finnas anledning att studera balansen mellan bostadsbyggandet i olika delar av staden. Enligt bostadsprognosen finns cirka 15 000 bostäder i, mer eller mindre, identifierade projekt där detaljplan ej startat. Detta är baserat på positiva planbesked (privat och kommunal mark), områden i pågående programarbeten och annan tidig projektutveckling. En bättre geografisk balans kan till exempel innebära att en viss omstyrning för detaljplaner som startar de närmaste 5 åren kan behöva ske till områden med en ”planeringsskuld”. Nya stadsutvecklingsinitiativ med bostäder kommer också att behöva identifieras. Bedömningen är att en stor andel av detta behöver tillkomma på kommunal mark .

Kraftsamla för att nå målsättningarna

Utmaningen att nå en mer sammanhållen stad handlar om att överbryga såväl fysiska som mentala och sociala barriärer. Sammanhållen stad handlar också om fördelningen och lokaliseringen av offentliga funktioner i staden och om att bryta boendesegregationen. Bostadsbyggandet kan användas som en katalysator för en stadsutveckling som bidrar till en mer sammanhållen stad och bör därför alltid göras så att det bidrar till att skapa mervärde och fler stadskvaliteter. För att lyckas med att genomföra det bostadsbyggande som finns i prognosen är det därför avgörande att samordna planering och byggande av bostäder med planering och utbyggnad av kollektivtrafik, gång- och cykelvägnät, samhällsservice, teknisk försörjning och offentliga friytor.

Kraftsamling genom en samordnad stadsutveckling kan därför bidra till goda bostäder och hållbara jämlika livsmiljöer samt en bättre fungerande bostadsmarknad för alla. Kraftsamling kräver att utvecklingen sker utifrån en övergripande idé och med ett helhetstänkande. Kraftsamling innebär en bred samverkan mellan kommunen och andra aktörer och en resurseffektivitet i arbetssätt och genom markanvändning . Ett särskilt fokus bör ligga på åtgärder i utsatta områden där en kraftsamling kan göra störst skillnad. Kraftsamling innebär att insatser från olika aktörer behöver pågå under en längre tidsperiod för att säkra helheten.

3.3 STRUKTUR FÖR LIVSVILLKOR OCH HÄLSA

Göteborgs Stad följer internationell och svensk lagstiftning som slår fast alla människors lika värde och rättigheter, rätten till bästa möjliga hälsa, utbildning, arbete, bostad och till politiskt och medborgerligt deltagande. Vid åtgärder som rör barn ska barnets bästa särskilt beaktas. Med dagens skillnader i livsvillkor inom Göteborgs Stad och en växande befolkning kan kommunen genom ÖISS ta ett ansvar att göra de prioriteringar som krävs för att uppnå jämlika och goda levnadsförhållanden.

Livsvillkor utgör de strukturella villkor människor lever under. Utbildning, arbete, inkomst och boendevillkor utgör några av de många omständigheter under vilka människor växer upp och lever i. Forskning visar på samspelet mellan den fysiska miljön och sociala förhållanden samt hur stadsbyggnad kan spela en positiv roll för att stärka sociala livskvaliteter. Sociala utmaningar för med sig stora kostnader för såväl samhället i stort och för kommuner.

För att skapa jämlika livsvillkor ska Göteborgs Stad bland annat ha god kunskap om levnadsförhållandena i kommunen. De sociala kunskaperna ska bidra till prioriteringar av stadens samhällsplanering och i samarbete med andra samhällsorgan, organisationer och enskilda främja goda miljöer i kommunen, och särskilt syfta till att påverka utformningen av bostadsområden. Staden ska även ta initiativ till och bevaka att åtgärder vidtas för att skapa en god samhällsmiljö och goda förhållanden för alla grupper som har behov av samhällets stöd.

Det folkhälsopolitiska ramverket

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation.

I Målområde 5 Boende och närmiljö beskrivs att tillgång till en god och ekologiskt överkomlig bostad, i ett område som ger samhälleliga förutsättningar för social gemenskap, bidrar till trygghet, tillit samt en god och jämlik hälsa. Samhällsplaneringen bör motverka segregation och exponering för skadliga miljöfaktorer, samt främja god luftkvalitet, minskat trafikbuller och tillgång till grönområden. Genom ett fokus på jämlik hälsa inom samhällsplanering kan förändringar åstadkommas som påverkar människors levnadsvillkor och minskar ojämlikheten i hälsa.

Program för en jämlik stad 2018-2026

Göteborgs Stads program för en jämlik stad är uppbyggt med målområden och tillhörande strategier. Målområdet Skapa hållbara och jämlika livsmiljöer innehåller fyra strategier som är relevanta vid framtagandet av underlag för prioriteringen för hur staden ska utvecklas över tid. Ett nytt program ligger för beslut i kommunfullmäktige.

Strategin Skapa förutsättningar för en fungerande närmiljö innebär att Göteborgs invånare ska ha en närmiljö av god kvalitet. Det innefattar exempelvis god luftkvalitet, minskad påverkan av buller, tillgång till grönska samt likvärdig

tillgång till service som skola och förskola. Strategin Jämlik tillgång till stadens resurser innebär att stadens resurser i form av bland annat service, arbetsplatser och kultur ska vara jämlikt tillgängliga.

Övriga strategier är Minska boendesegregationen och Öka tillgången till bostäder. Genom att komplettera med det som saknas och genom olika upplåtelseformer, bostadstyper och kostnadsnivåer i hela staden kan en större blandning på områdesnivå nås. Avstånden mellan människor minskar när stadens och

MEDSKICK

Minska boendesegregationen genom att prioritera att förverkliga potentialen vid strategiskt viktiga lägen. Den geografiska fördelningen av tillkommande bostäder behöver styras för att främja en sammanhållen stad där strategiskt viktiga samband och lägen prioriteras.

Säkerställ tillgången till samhällsservice. Det är viktigt att bostadsmarknaden bidrar till flera mål än bara till att öka antalet bostäder. En förutsättning för att främja goda livsvillkor handlar om att bostäderna inte motverkar andra behov och kvaliteter, som bland annat grönstruktur, hälsosamma miljöer (luftkvalitet/buller) och ytor för kommunal service. Det ska även bidra till trygga och säkra miljöer.

Den kommunala servicen behöver planeras för i ett tidigt skede för att skapa fungerande grannskap. Även mindre projekt som inte platsar inom ÖISS planering kan ha en stor betydelse för helheten. Där till exempel mindre grönytor eller redan exploaterad mark kan vara väsentliga för att säkerställa tillgången till olika former av samhällsservice. Om de ytorna hanteras separat kan staden missa värdefull mark för att skapa jämlika och goda levnadsförhållanden.

Öka tillgången till bostäder genom att prioritera bostadsprojekt som riktar sig till grupper i utsatta situationer. En förutsättning för att främja goda livsvillkor handlar dels om att bostadsbyggandet behöver bidra till rätt bostäder utifrån behov, det vill säga att de bostäder som saknas i respektive område byggs.

Det innebär att det behöver finnas bostäder i olika storlekar, upplåtelseformer och kostnadsnivåer samt kategoribostäder som kan möta olika gruppers behov. Konsekvenserna av bristen på bostäder är särskilt påtaglig för grupper i utsatta situationer. Enligt den statistik som finns i dag kan det handla om unga, äldre, ensamstående med barn, nyanlända, personer med funktionsnedsättning, de som saknar anställning, har låga inkomster, är skuldsatta eller har hälsoproblem som psykisk ohälsa eller missbruksproblem.

stadsdelarnas olika delar länkas ihop och genom att barriärer, både mentala och fysiska, överbryggas. Vardagslivet underlättas om service, både social och kommersiell, finns över hela staden. Genom god kvalitet på byggnader och i stadsrum i hela staden kan skillnader utjämnas. Strategin öka tillgången till bostäder innebär att Göteborgs Stad genom bostadsförvaltning, bostadsbyggande och renoveringar som svarar mot verkliga behov, ska verka för att alla göteborgare ges förutsättningar till en lämplig bostad och en bra livsmiljö. De allmännyttiga bostadsföretagen har en viktig roll att spela.

Handlingsplan för inga särskilt utsatta områden

Göteborgs Stads handlingsplan för att inga områden ska vara särskilt utsatta 2025 antogs av kommunfullmäktige i oktober 2023. Stadsutveckling är ett av de fokusområden som handlingsplanen lyfter fram. En av insatserna handlar om att kraftsamla för att uppnå hållbara och jämlika livsmiljöer och att särskilt utsatta områden ska prioriteras för kommande detaljplaner som startas under handlingsplanens genomförande.

Förutsättningar för livsvillkor och hälsa

Människors möjlighet till utveckling och delaktighet påverkas av en kombination av olika livsvillkor och förutsättningar. Ojämlika livsvillkor kommer till uttryck genom att vissa grupper i samhället har mindre möjlighet att påverka sina liv, har en mer begränsad frihet och begränsat handlingsutrymme. Ojämlikhet i hälsa uppstår genom att olika grupper i samhället har systematiskt olika livsvillkor, levnadsförhållanden och levnadsvanor. Såväl livsvillkor som hälsa utgör både en förutsättning och ett utfall. Våra levnadsvanor påverkar risken för många sjukdomar, medan livsvillkoren och levnadsförhållandena påverkar möjligheten till hälsosamma levnadsvanor. Livsvillkor som utbildning, arbete och delaktighet kan främja hälsan. Samtidigt kan hälsofrämjande insatser och förebyggande åtgärder bidra till bättre förutsättningar och livsvillkor för individen och samhället i stort.

Grunden till jämlika livschanser läggs i barndomen genom uppväxtvillkor och utbildning. Göteborgs stads Jämlikhetsrapport 2023 visar att barn till föräldrar som har kortare utbildning har svårare att klara skolan. Föräldrars utbildningsnivå och födelseland samt de socioekonomiska förutsättningarna i området där skolan är placerad har fortsatt en avgörande betydelse för elevers kunskapsresultat. Mönstret kan ses från förskolan och kan påverka barnets chanser att klara gymnasiet.

När det gäller medellivslängd har skillnaderna ökat för kvinnor, medan de har minskat något för män. För kvinnor med eftergymnasial utbildning har medellivslängden fortsatt öka över tid, men för kvinnor med förgymnasial eller gymnasial utbildning minskar medellivslängden något. Dels förändras gruppernas sammansättning över tid, bland annat på grund av att utbildningsnivån generellt ökar. Dels har kopplingen mellan utbildning och arbete förstärkts över tid vilket leder till sämre förutsättningar för personer med lägre utbildning.

Sysselsättningen ökar och arbetslösheten minskar, såväl i landet som i Göteborg. Men vissa grupper står fortsatt utanför arbetsmarknaden och skillnader-

na kvarstår över tid. Det gäller unga utan gymnasial utbildning, utrikes födda personer, personer med funktionsnedsättning och personer över 55 år. Personer med förgymnasial utbildning som är födda utanför Europa har den högsta nivån av långtidsarbetslöshet. Dessa grupper förväntas också drabbas hårdast av den aktuella ekonomiska nedgången. Jämlikhetsrapporten 2023 visar att hushållens disponibla inkomster ökar över tid, men utvecklingen är inte lika stark för alla grupper. De med högst inkomster har dragit ifrån.

Ojämlikheten påverkar också tilliten. Tilliten till andra i allmänhet är stabil över tid men skillnaderna mellan olika grupper är stora och håller i sig. Bland annat uppger personer som befinner sig i svårare ekonomiska situationer att de har lägre tillit till andra. Statistiken visar att det finns ett samband mellan tillit och trygghet. Vid högre tillit till andra i bostadsområdet upplevs också en högre trygghet.

I Göteborgs Stads socialtjänstrapport 2023 beskrivs positiva trender i kommunen utifrån att försörjningsstödet minskat de senaste decennierna, att fler vill lämna kriminalitet och att hemlösheten minskat. Antalet barn som växer upp i familjer som är beroende av ekonomiskt bistånd minskar. Samtidigt visar statistiken att en högre andel fastnar i ett långvarigt beroende av ekonomiskt bistånd och att antalet barn som får kontakt med socialtjänsten på grund av föräldrars missbruk ökar. Göteborgs Stads socialtjänstrapport 2023 pekar också på problem som behöver hanteras på strukturell nivå. Jämlikhetsrapporten visar att Göteborg är en segregerad stad, något som också bekräftas i socialtjänstrapporten.

3.4 MARK FÖR NÄRINGSLIVET

Näringslivets utveckling sker kontinuerligt i Göteborgs Stad och på många platser. Arbetsmetoder och ny teknologi förändras över tid. Olika branscher behöver olika kompetenser och har olika kundsegment. ÖISS 2025 behandlar förutsättningar för plats för verksamheter inom föreslagna stadsutvecklingsinitiativ.

DETTA INNEBÄR ATT

- lokalisera kontor i regionalt tillgängliga lägen med kollektivtrafik.
- lokalisera handel i tillgängliga lägen för boende och besökare.
- lokalisera industriverksamhet i industriområden.
- inte lokalisera bostäder i företag- och industriområden.
- nyetableringar så långt möjligt ska bidra till flerkärnighet.
- nyetableringar så långt möjligt ska bidra till ökad tillgång till arbetsplatser, dvs att de finns nära där personer bor.

Övergripande målsättningar

Översiktsplanen och Näringslivsstrategiskt program

Målsättningen i översiktsplanen är ett mångsidigt och diversifierat näringsliv i Göteborg för hög välfärd och god regional utveckling. En god näringslivsutveckling ska ske i samklang med hållbar stadsutveckling. Det innebär att nyetableringar och utbyggnadsplanering för verksamheter ska ske enligt principen ”rätt verksamhet på rätt plats”. Målet är att 120 000 nya jobb ska möjliggöras till 2050, varav 80 000 till 2035.

Detta går i linje med det näringslivsstrategiska programmet. För verksamheter som utvecklas bäst åtskilt från bostäder (industri, logistik med mera) finns det främst utbyggnadskapacitet i stadens industri- och företagsområden. En bedömning som gjordes i samband med framtagandet av översiktsplanen är att cirka 2 miljoner kvadratmeter mark för industri behöver identifieras inom en tioårsperiod (2022–2032).

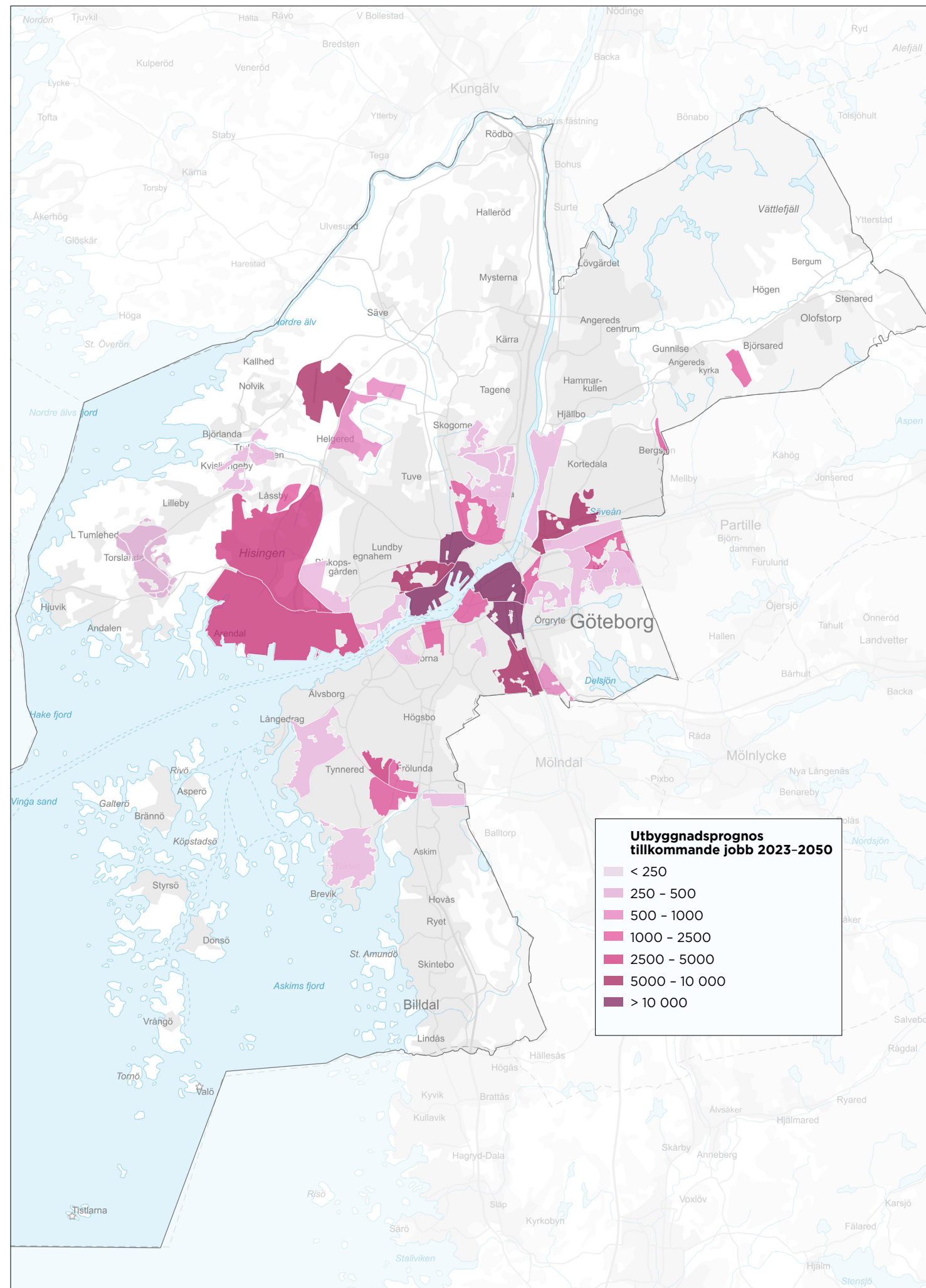
De tillkommande jobben bör enligt översiktsplanen fördelas med cirka 55 000 i innerstaden, 25 000 i mellanstaden och 20 000 i ytterstaden. Detta är baserat på att näringslivets behov av tillväxt och utbyggnad ska ske på platser med rätt förutsättningar, det vill säga i lägen som motsvarar näringslivets olika behov av tillgänglighet och täthet, men också på platser som stödjer en hållbar mobilitet och god tillgång till arbetsplatser för Göteborgs Stads invånare. Olika delar av näringslivet i Göteborg kan sägas tillhöra kunskapsstaden, industristaden eller besöksstaden beroende av deras behov av staden som produktions-, konsumtions- och mötesplats.

Var näringslivet växer och utvecklas påverkar invånarnas närhet till arbetsplatser och trafiksystemet påverkas i olika grad då flöden av gods, kunder och arbetskraft genereras till och från platsen. Olika branscher har olika lokal- och markanspråk och gynnas olika av investeringar i stadsutvecklingen. Ett exempel är investeringar i effektiva trafikleder för godsets framkomlighet. Det är en förutsättning för industrisektorn men kan skapa barriärer och hindrar stadsutveckling som möter den växande tjänstesektorns efterfrågan på bostäder och nya kontor. För att minimera målkonflikter är det viktigt med rätt verksamhet på ”rätt plats”.

Planeringsmässiga förutsättningar

För tillkommande arbetstillfällen har en särskild prognos tagits fram baserad på idag kända stadsutvecklingsinitiativ som befinner sig i olika skeden av planering och/eller genomförande. De volymer som redovisats har även omtolkats till antal tillkommande jobb.

Prognosen för tillkommande mark och lokaler för näringslivet visar att det finns planeringsmässiga förutsättningar för utbyggnad av mark och lokaler för cirka 118 000 nya jobb. Detta överskrider det mål om 100 000 nya jobb till 2050 som översiktsplanens utbyggnadsstrategi redogör för. Störst andel mark och lokaler förväntas färdigställas under perioden 2030–2040 vilket är ett resultat av att pågående detaljplanering innehåller många stora projekt som förväntas kunna inrymma många nya arbetsplatser. Det innebär att prognosen även i stora drag



Figur 2. Utbyggnadsprognos tillkommande jobb 2023–2050

MEDSKICK

Volymerna avseende kontor, industri- och handelslokaler i pågående planering bedöms vara tillräckliga för att möta behovet av lokaler för nya jobb enligt målsättningar. Genomförandet av den volym som är i pågående planering (särskilt på kort och medellång sikt) och utbyggnad är prioriterat framför start av nya projekt och en jämn planeringstakt bör eftersträvas för att ha beredskap för en varierad efterfrågan på lokalmarknaden.

Stora volymer kontor i pågående projekt rimmar med hög jobb-tillväxt inom kontorsbranscher. Dock innehåller pågående planering större volymer kontor än vad marknaden efterfrågar på kort och medellång sikt. Det är viktigt att skapa förutsättningar för jämn utbyggnadstakt av nya kontorslokaler för att inte hamna i otakt med marknadens efterfrågan som varierar över tid och utifrån konjunkturläge.

Det geografiska läget och förutsättningar för genomförande bör utgöra en viktig faktor för bedömning av prioritering av pågående planering samt beslut om nya projekt och initiativ för mark och lokaler till näringslivet. Prognosen visar en övervikt av stora volymer kontor i innerstaden söder om älven vilket innebär utmaningar för mål och strategier avseende utvidgad stadskärna och ökad flerkärnighet.

Då även största volymen kontor syns i innerstaden söder om älven, där det idag finns en hög koncentration av arbetsplatser behöver en balansering av volymer eftersträvas. Prognosen för nya jobb i mellanstaden och dess tyngdpunkter ligger lägre än målet och dessa behöver stärkas genom fortsatt arbete och prioriteringar av investeringar i stadsmiljö och kollektivtrafik. Ur ett planeringsperspektiv bör ny kontorsbebyggelse planeras:

- I lägen som stödjer hållbart resande (god regional tillgänglighet med kollektivtrafik.
- I lägen som stödjer stadens långsiktiga utbyggnadsstrategi (nya noder och tyngdpunkter).
- I lägen som kräver kontorsbebyggelse som skydd för att detaljplan ska kunna genomföras.
- I lägen där kontorsbebyggelse behövs för ökad grad av "blandstad" och där ny kontorsbebyggelse bidrar till attraktiva stadsmiljöer med liv och rörelse.

Planeringsarbetet är i fas avseende mark för industrimark med volymer under utbyggnad och planering som motsvarar behovet om mark på 10 års sikt vilket gör att genomförande av detta bör prioriteras för att möta marknadens behov av lokaler. Stora volymer industrimark finns i enskilda projekt med större aktörer, vilket gör att industrimark framöver bör prioriteras för mindre aktörer och egenanvändare.

Störst tillkommande volym av industrimark finns norr om älven medan industrimark söder om älven är utsatt för ett omvandlingstryck. För en god tillgång till olika typer av jobb för kommunens invånare bör utpekade industri- och verksamhetsområden, särskilt söder om älven, värnas och förtätas med fler verksamheter. För att förverkliga potentialen för ytterligare verksamhetsmark krävs omfattande planerings- och investeringsarbete. Behov finns att påbörja strategiskt arbete i närtid och även se över förtätningsmöjligheter inom befintliga verksamhetsområden.

Framskrivning av potential för nya jobb i olika geografier

Liksom prognosen visar en framskrivning av potential för nya arbetstillfällen att störst andel nya jobb, utan aktiv styrning, kommer att fortsätta tillkomma i innerstaden. Särskilt kommer detta att ske i den befintliga och utvidgade stadskärnan där den företagsstödjande sektorn spås växa mest. Framskrivningen visar även på potential för ett betydande antal jobb i mellanstaden vilket är tätt sammankopplat med befolkningstillväxten här. Ett begränsat antal nya jobb spås tillkomma i ytterstaden utöver specifika satsningar som exempelvis Säve flygfält och batterifabriken.

En för stor utveckling av nya arbetsplatser i innerstaden, vilket det syns tendenser på i både prognosen och i framskrivningen, kan ske på bekostnad av arbetsplatser i mellanstaden och kan motverka den flerkärnighet som eftersträvas i översiktsplanen. För en framtida utveckling av nya arbetsplatser i en flerkärnig struktur som skiljer sig mot den historiska utvecklingen krävs medvetna och strategiska satsningar samt uthållighet. En grundläggande förutsättning är det ska vara lika lätt att ta sig till "nya kärnor" som till dagens befintliga kärna.

visar på en utbyggnad i linje med det övergripande målet om 80 000 nya jobb till 2035.

Ungefär hälften av alla nya jobb enligt prognosen utgörs av kontorsverksamheter. Detta följer även framskrivning av näringslivsutvecklingen i Göteborg, där den största tillväxten av nya jobb förväntas ske inom branscher som efterfrågar kontor. Prognosen visar att planeringen möter efterfrågan på kontorsmarknaden mer än väl utifrån de behov som formulerats. God planeringstakt för kontorslokaler är viktig för att möta näringslivets behov av tillväxt men att ha större volymer i pågående planering än vad marknaden efterfrågar kan vara förknippat med risker då projekt där kontorsbebyggelse som skydd för luft/buller är en förutsättning riskerar att ej bli genomförda eller att skjutas framåt i tid.

För såväl industri- och logistikmark som kategorin ”blandat” vilket innebär handel, kontor, centrumändamål visar prognosen plats för cirka 25 000 tillkommande jobb i inom respektive kategori. För industri- och logistikmark varierar typen av verksamhet stort mellan olika planer, från blandad industristad till lager och utbyggnad av samhällsviktig infrastruktur. Det gör att prognosen är mer osäker, detsamma gäller kategorin ”blandat”. Framskrivning av arbetstillfällen inom olika sektorer visar att möjligheten att nå målen om nya jobb till 2050 är beroende av stadens befolkningstillväxt. Den typ av jobb som är beroende av befolkningsutvecklingen lämpar sig geografiskt väl i det som är översiktsplanens utpekade tyngdpunkter.

På kort sikt (fram till 2030), i det som möjliggörs inom ramen för redan antagna detaljplaner och som står inför utbyggnad förväntas cirka 26 000 nya jobb möjliggöras. Störst andel inom det som kategoriseras som kontor, ungefär hälften av alla jobb återfinns här. Stora kontorsprojekt utgörs av de som syns på höjden i staden. Uppskattningsvis kan cirka 8 000 nya jobb tillkomma i industri- och företagsområden fram till 2030. Dessa ligger främst inom kända projekt såsom Batterifabriken och utvecklingen av Volvo Lundby. Plats för runt 54 000 nya jobb planeras och möjliggörs i pågående planering som skulle kunna färdigställas på medellång sikt (2030–2040). En klar majoritet, cirka två tredjedelar av dessa, utgörs av mark som avses användas för kontorsändamål. Vidare tillkommer en stor del verksamhetsytor inom det som i pågående planering kategoriseras som blandat innehåll vilket kan innebära alltifrån handel och kontor till ändamål som inte specificerats än.

En grov uppskattning av vad planeringen möjliggör i form av nya jobb på lång sikt är 38 000 baserat på initiativ i mycket tidiga skeden. En stor del av dessa är inom kategorin kontor och blandat men det finns även en potential inom industri och logistik som är starkt kopplad fortsatt utveckling runt Säve flygfält.

Mark för industri och logistik

Prognosen visar att det finns cirka 1,9 miljoner kvadratmeter mark för industri och logistik tillgänglig fram till 2040. Majoritet av detta förväntas kunna färdigställas i början av 2030-talet. Denna volym bedöms därmed vara i linje med det behov som uttrycks i översiktsplanen om att ta fram cirka 2 miljoner kvadratmeter mark för industriändamål inom en tio års period (2022–2032). En stor andel

av denna mark är dock avsedd för några enstaka större projekt såsom utvecklingen av Volvo Lundby, Batterifabriken och Säve flygplats vilket gör att det fortsatt finns behov av industrimark för mindre aktörer. Under 2023 har åtgärder för att skynda på möjligheten att uppnå detta mål gjorts genom projektutvecklingar och start av detaljplaner för industrimark för 2023. Nya projekt med industrimark finns vid Marieholmstunneln samt norr och söder om Holmvägen.

På lång sikt finns potential för ytterligare cirka 3 miljoner kvadratmeter industrimark. Denna uppskattning är baserad på tidiga skeden såsom planbesked och pågående programarbeten men även mark som ännu inte är planlagd men som är utpekade för industriändamål i översiktsplanen. Två tredjedelar av volymen på lång sikt är utvecklingen av Säve flygfält. Här ingår även en del utveckling av hamn och infrastruktur.

Geografisk fördelning – rätt verksamhet på rätt plats

Innerstaden utgör på kort, medel och lång sikt den geografi där flest nya jobb kommer att tillkomma enligt prognos. En stor del av detta är kontor och stora volymer ligger i stadsutvecklingsprojekten i Älvstaden samt inom primärområde Heden som omfattar områden såsom Gårda och Stampen. Stora volymer finns inom pågående planering, som tillsammans med redan lagakraftvunna detaljplaner möter och överskrider den målsättning som översiktsplanen ger uttryck för i denna geografi.

I mellanstaden ligger prognosen lägre än översiktsplanens målsättning för utbyggnad av cirka 25 000 nya arbetsplatser fram till 2050. Främst syns nya arbetsplatser runt tyngdpunkter såsom Brunnsbo, Gamlestaden och Frölunda. Tillkommande jobb i det som är ett led av befolkningsutveckling har inte räknats in i prognosen men mellanstaden som är en blandstad med övervikt mot boende, kommer även att rymma nya jobb kopplat till kommunal service. Mark för dessa ändamål riskerar att konkurrera om samma mark som bostäder och avvägningar med avseende på volymer kommer att behöva göras.

Ytterstaden är den geografi där de mål som är satta för utvecklingen av nya jobb uppnås, och därmed är i linje med översiktsplanens utbyggnadstrategi. En klar övervikt i det som ligger på kort, medel och lång sikt finns på norra Hisingen i anslutning till Hisingaleden. Det rör sig då främst om industri- och verksamhetsmark. Vidare syns viss utveckling för Torslanda och Amhult torg som är en annan typ av markutveckling mot mer centrumändamål än industri.

Industri- och företagsområden

Nya etableringar och planering av mark för industriverksamheter finns främst i ytterstaden på Hisingen. Här finns stor utbyggnadspotential på kort, medel och lång sikt i vad som är preciserat som industriområden i översiktsplanen.

I mellanstaden och innerstaden finns enligt prognosen betydligt mindre potential i planeringen för tillkommande jobb inom befintliga och utpekade industri- och företagsområden. I sydvästra mellanstaden står även en del av denna mark inför omvandling till blandstad i enlighet med översiktsplanen. Detta är Högsbo industriområde och Redegatan där stadsutveckling pågår.

Flera av de företagsområden som pekas ut i översiktsplanen och främst ligger i mellanstaden eller inom innerstaden har en potential för och tryck på förtätning. Här inkommer förfrågning från verksamheter som vill etablera sig eller expandera sin verksamhet. Dock finns begränsning i höjd och nyttjande av mark i de planer som finns inom områdena vilket kräver planändring inom de flesta områden för att möjliggöra förtätning och fler jobb här.

LOKALER FÖR KOMMUNAL SERVICE

Fler invånare innebär ett ökat behov av kommunens tjänster. Såväl ny lokalisering som utvecklingen av ett ändamålsenligt lokalbestånd sker kontinuerligt och samordnat i staden. ÖISS 2025 behandlar förutsättningar för lokaler för kommunens breda tjänsteutbud som ingående i stadsutvecklingsinitiativ.

Övergripande målsättningar för lokalförsörjningen

Översiktsplanens målsättning är att det ska finnas god samhällsservice i stadens alla delar. Det innebär att en god planeringsberedskap behövs, framför allt gäller detta de vanligaste formerna av samhällsservice såsom skola, förskola och bostäder med särskild service. Vidare innebär det att stadens och de kommunala bolagens mark och fastighetsinnehav behöver användas för att säkerställa en långsiktig försörjning av samhällsservice, genom såväl eget byggande som inhyrning av lokaler.

Miljö- och klimatprogrammets mål är ett klimatavtryck nära noll med fokus på bland annat minskad energianvändning i bostäder och lokaler och minskad klimatpåverkan i samband med inköp. Ett annat mål är att göteborgarna ska ha en hälsosam livsmiljö. Även programmet för en jämlik stad pekar på målet om hållbara och jämlika livsmiljöer.

Förutsättningar för lokaler för kommunal service

Prognoser för kommande behov för mark och lokaler för kommunal service byggs dels på verksamhetsnämndernas lokalbehovsplaner, dels för den längre sikt på beräkningar utifrån volymnyckeltal.

Ändamålsenlig plats för kommunal service är en utmaning i en växande stad. Förutsättningarna för hur samhällsservice kan tillgodoses i ett område behöver styra hur mycket och vilken typ av bostäder som kan byggas där. Det innebär att flexibilitet i lokaler och utemiljöer behöver eftersträvas för att underlätta för en lokalförsörjning i balans över tid, som är mindre beroende av demografiska och konjunkturmässiga skiftningar.

Lokaler för utbildningsverksamhet – Förskola

Inriktningsprinciper vid nybyggnation anger att minsta storlek på nya förskolor ska vara fyra avdelningar, att förskolor ska byggas i en sammanhållen byggnad och att förskolor i första hand ska byggas med jämnt antal avdelningar. Detta för att stödja samverkan och för att hålla nere verksamhetsrelaterade driftskostnader.



Torslandaskolan

Avseende behov av fler förskoleplatser är bedömningen att det i ett nutidsperspektiv, 1–5 år, inte finns något behov utan att det snarare finns en överkapacitet. Detta är givet de projekt och förstudier som pågår. De fyra utbildningsområdena har alla ett överskott av platser, även om det finns lokala underskott i vissa mellanområden som kommer innebära viss förskjutning av platser. Askim-Hovås i sydväst sticker ut utifrån att det där behövs nya lokaler för att lösa evakuering. Fram till 2030 är bedömningen att det finns behov av cirka 770 platser om kommunen ska kunna erbjuda barn plats på en förskola i ett mellanområde där de är folkbokförda. En ökning av antalet platser utifrån målsättningen att erbjuda barn en plats i det mellanområde där de är folkbokförda skulle innebära en än större överkapacitet. Det är fortsatt en utmaning att göra behovsbedömningar av förskoleplatser då det saknas beslut kring närhet till förskolan vilket påverkar behovet.

Med utgångspunkt i Göteborgs Stads befolkningsprognos för 2024 kommer antalet 1–5-åringar att öka med cirka 4 000 barn mellan åren 2030 till 2040. Vilket ger ett behov av cirka 3 400 förskoleplatser (84 % av alla barn 1–5 år går i förskola år 2023) eller cirka 190 förskoleavdelningar. Utifrån planerat bostadsbyggande under samma period i relation till de volymnyckeltal som anges i Göteborgs Stads riktlinje för styrande nyckeltal samt samnyttjan och samlokalisering avseende kommunala verksamhetslokaler finns ett behov av att planera för cirka 7 000 förskoleplatser, eller cirka 370 förskoleavdelningar. Störst behov på denna tidshorisont finns på Hisingen.

Lokaler för utbildningsverksamhet – grundskola

Behovet av platser i grundskolan präglas av variation mellan och inom stadens fyra utbildningsområden. Den överkapacitet av skolplatser som återfinns på en generell nivå är ofta utspridd över ett stort geografiskt område, skolor och årskurser. Överkapaciteten är oftast inte lokaliserad till de områden där behoven finns.

På en övergripande nivå finns det en utmaning i staden att säkerställa en skolplacering nära hemmet och att förutse det generella flödet till fristående skolor. Det finns även ett elevflöde, i främst de högre årskurserna, till mer centralt belägna skolor. Den strategiska planeringen av skolplatser utgår från målsättningen att säkerställa att alla elever har en skola i närheten av hemmet. Utifrån detta mål är lokalbehovet inte i balans.

Behovet av platser i anpassad grundskola har ökat och fortsätter att öka i samtliga geografiska områden. På kort sikt ställs ordinarie grundskolor med överkapacitet om till att fungera för anpassad grundskola, på längre sikt behöver större skolenheter skapas för att möta principerna om samlokalisering med ordinarie grundskola och en samlad stadiindelning. Grundskoleförvaltningens skolenhetsutredning utgick från att behovet av platser i anpassad grundskola motsvarande två procent av det totala elevunderlaget. Givet de senaste årens ökning av antal elever i anpassad grundskola finns en osäkerhet om detta antagande håller.

Lokaler för utbildningsverksamhet – gymnasieskola

Inom gymnasieskolan finns totalt sett i staden i närtid inget nu känt behov av tillkommande lokaler utifrån befolkningsprognosen. Ett antagande utifrån befolkningsprognos är att stadens samlade behov av utbildningsplatser inom gymnasieskolan efter 2035 ökar med cirka 2 500 platser. Lokalbehovet för gymnasieutbildningar för att möta den sammanlagda ökande befolkningstillväxten i Göteborg och i regionen är svårbedömt då regionala överenskommelser i en framtid kan påverka.

Majoriteten av de högskoleförberedande gymnasieutbildningarna är förlagda till skolor i innerstaden, flera av dessa är dessutom lokaliserade i områden där planarbete pågår. Behovet av platser i anpassad gymnasieskola har ökat kraftigt och fortsätter att öka. Behovet av platser för vuxenutbildning och yrkeshögskola är i nutid i balans.

Lokaler för kulturverksamhet

Fler invånare innebär ett ökat behov av kultur. Såväl ny lokalisering som utvecklingen av ett ändamålsenligt lokalbestånd sker kontinuerligt och samordnat i staden. Museer och konsthallar i staden är lokaliserade i gamla hus ofta kulturminnesmärkta, vilket kräver såväl omfattande underhåll som reinvestering. Biblioteksverksamhet behöver fortsatt finnas tillgängligt i alla delar av staden och dimensionerade i takt med befolkningsutvecklingen. Behov av lokaler påverkas också av vilken roll som biblioteken ges i närtid och framtid.

Social och dagverksamhet

De flesta äldre bor idag inom den ordinarie bostadsmarknaden. För omvårdnad till personer boende inom den ordinarie bostadsmarknaden kan hemtjänst, hälsofrämjande och förebyggande insatser erbjudas. Hälsofrämjande och förebyggande är ett samlingsnamn för de verksamheter som erbjuder mötesplatser, dagverksamheter, fixartjänst, syninstruktörer, enskilda stödsamtal genom anhörigstöd och mycket mer för denna målgrupp.

Anpassade boenden

På ett särskilt boende finns tillgång till vård och omsorg dygnet runt. Antal personer som kommer att behöva vård- och omsorgsboende (VOB) väntas växa. Vård- och omsorgsboende är en biståndsbedömd boendeform som styrs av socialtjänstlagen och kommunens ansvar för äldre människor med behov av särskilt stöd.

Från cirka 2030 bedöms det finnas behov av att skapa förutsättningar för utbyggnad avseende 1 till 2 vård- och omsorgsboenden per år fram till år 2040, totalt cirka 1 300-1 500 lägenheter för perioden. Det tillkommande behovet bedöms finnas i alla delområden i staden. Behovet är en uppskattning av det sammanlagda behovet utifrån befolkningsprognosen och ej utifrån huvudmannaskap.

Boende med särskilt service (BmSS) finns som gruppboende och serviceboende där hyresgästerna erbjuds personal och annat stöd dygnet runt utifrån det egna behovet. Kösituation råder idag. Bedömningen är att det behövs totalt cirka 400 BmSS lägenheter under en nutidsperiod, 1–5 år, och därefter cirka 50 nya lägenheter per år för att möta det tillkommande behovet förutsatt att ökningen följer samma ökningstakt som idag. Under en 10-årsperiod innebär detta ett behov av 650 nya lägenheter. Boendeformen finns både i friliggande byggnad och integrerad i flerbostadshus. Det behöver tillkomma en större andel friliggande boenden för att möta behovet och när ett boende integreras i flerbostadshus måste en sammanhållen utformning säkerställas.

En betydande andel av det befintliga beståndet behöver anpassas för att möta målgruppens behov och arbetsmiljökrav, om inte detta sker kommer behovet av nya bostäder öka ytterligare. Behovet av fler BmSS-boenden gäller i alla delar av Göteborg.

MEDSKICK

Lokalförsörjningen är beroende av både beslut om verksamhetsinriktning/utformning av verksamhet/lagstiftning och att det är en stor volym byggnader och anläggningar att.

Det är svårt att prognostisera demografiska förändringar.

Det finns stor osäkerhet runt det framtida barnafödandet och de senaste åren har prognoserna justerats nedåt för såväl Sverige som helhet som för Göteborgs Stad.

Utöver detta behöver Göteborg fler korttidshem då man för närvarande köper en stor andel av platser för korttid av externa leverantörer. Det finns behov av socialt boende som tillhandahålls genom kommunens socialtjänst. Behovet av socialt boende är av mycket varierande karaktär, dels med avseende på målgruppen, dels avseende under vilken tid som stödet behövs. Utifrån målgruppens varierande behov är det en utmaning att finna lokalisering för denna boendeform.

Underhållsskuld

Lokalbehovsanalys är uppdelad utifrån kulturnämndens två primära verksamhetsbehov, museer och magasin samt bibliotek och kulturhus. Kopplat till museer och magasin pågår i dagsläget tre större projekt i syfte att möta identifierade behov och efter färdigställande förväntas lokalbehovet i nuläget vara omhändertaget. Museer och konsthallar i staden är lokaliserade i gamla hus, ofta kulturminnesmärkta, vilka kräver såväl omfattande underhåll som reinvesteringar.

Vad avser bibliotek och kulturhus så kvarstår bedömning, utifrån utredningen Framtidens bibliotek (2020) att staden, utifrån prognosticerade befolkningssökningar, volymmässigt borde ha ytterligare cirka 13 bibliotek. Tillkommande behov bedöms dock till viss del kunna hanteras genom omlokaliseringar, justeringar av utbudet samt införande av nya biblioteksservicestationer. Ett antal lokalprojekt kopplat till omlokaliseringar och nya servicestationer pågår eller har beslutats, medan ytterligare projekt kommer bli aktuella i ett närtidsperspektiv, 5–10 år.

Stadsfastighetsnämnden förvaltar 1750 fastigheter, med sammanlagd yta om 2,6 miljoner kvadratmeter och 6,5 miljoner kvadratmeter markytor. Det finns ett stort antal lokaler med tidsbegränsade bygglov, primärt i de centrala delarna av staden (Centrum, Lundby och Majorna-Linné), som innan 2026/2027 behöver permanentas genom ersättningslokaler. Kontinuerlig behövs underhåll och reinvestering för ett stort antal befintliga lokaler för kommunal service vilket ger en generellt förbättrad ändamålsenlighet i lokalerna.

En del av de boenden som drivs i Göteborgs Stads egen regi finns i lokaler som har stort behov av underhåll och nyinvesteringar vilket gör att lokaler för vård- och omsorgsboende behöver finnas med marginal så att friställande kan ske vid renoveringar.

Omställningsåtgärder för minskad klimatpåverkan sker kontinuerligt och kräver resurser.



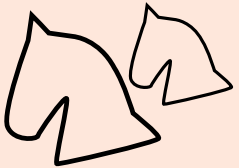
10

simhallar



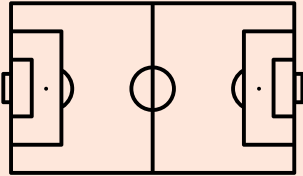
11

ishallar



14

ridanläggningar



70

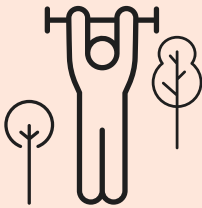
mindre sporthallar
i anslutning till skola

86

fullstora
bollplaner

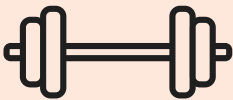
59

sporthallar
(fullmått)



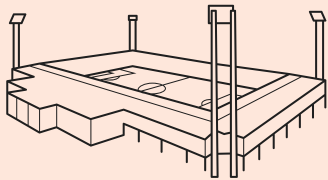
52

utegym



12

gym



12

idrottsområden
(cirka)



10

anläggningar
för friidrott

3.5 ANLÄGGNINGAR FÖR IDROTT, FYSISK AKTIVITET OCH FÖRENINGSLIV

Fler invånare innebär ett ökat behov av plats för rekreation och fysisk aktivitet. Såväl ny lokalisering som utveckling av dessa anläggningar behöver ske kontinuerligt och samordnat i staden. ÖISS 2025 behandlar förutsättningar för utveckling av anläggningar för rekreation och fysisk aktivitet som ingående i stadsutvecklingsinitiativ.

Övergripande målsättningar

Enligt stadens idrottsprogram är målet att Göteborg ska vara en levande idrottsstad. För idrottsanläggningar är målet ett större utbud av idrottsanläggningar som används jämlikt. Målen i idrottsprogrammet sträcker sig över idrottsanläggningar, föreningsidrotten, idrott på egen hand samt idrottsevenemang och elitidrott.

Effekterna av insatserna i programmet ska på sikt göra så att fler personer, särskilt bland idag underrepresenterade grupper, idrottar på egen hand eller är aktiva inom föreningsidrotten. Det breda anslaget innebär att det idrottsrelaterade arbetet på olika sätt stärker en ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet samt bidrar till uppfyllelsen av flera av de globala målen.

Förutsättningar

Idrott är ett samlingsbegrepp för fysisk aktivitet som består av träning, motionsutövande, och lek, tävling och uppvisning. Idrott och fysisk aktivitet ger långsiktiga folkhälsovinster och har stor betydelse i arbetet för en jämlik hälsa. Idrotten bidrar även till att minska den sociala utsattheten genom att erbjuda människor en meningsfull fritid.

Idrotts- och motionsområden är ytkrävande. Det är viktigt att bevara sammanhängande områden eftersom de ofta består av flera anläggningar och funktioner som är beroende av varandra.

Idrottsområden och andra idrottsanläggningar och föreningslokaler inom idrott, motion, friluftsliv och kultur, mindre ytor och anläggningar runt om i staden har stor betydelse för invånarnas möjlighet att kunna idrotta, mötas och ha en aktiv fritid. Särskilt viktigt för barn, unga och äldre är bostadsnära anläggningar. Ett idrottsområde fungerar som en målpunkt för många och ger utrymme till olika typer av aktiviteter på samma plats stora delar av dygnet.

Underhållsskuld

Löpande underhåll och reinvesteringar genomförs för att värdet ska bibehållas på anläggningsbeståndet. Utgångspunkten är att underhåll är grunden, utifrån hållbarhetsaspekter. Vi ska hellre reinvestera och underhålla än riva och göra om; avvägningar görs kring relationen mellan kostnad och nytta för en reinvestering kontra rivning.

Ytor och lokaler för föreningslivet

Förvaltningen bedömer att det inte finns någon underhållsskuld, och fortsätter med planerat underhåll och reinvesteringar. Förvaltningen har en generell un-

derhållssumma per kvadratmeter som krävs för att hålla fastigheterna i skick. Uppgradering av värmesystem och solcellskomplettering är energibesparingsåtgärder som genomförs. Anläggningar som är byggda efter andra halvan av 1970-talet har en bättre energiprestanda. Förutom energieffektivisering kan kraven på miljörummen framöver leda till behov av förändringar i befintligt bestånd. Behov av modernisering utifrån nya krav kring exempelvis digitalisering kan komma att påverka underhållskostnaderna framöver.

En utmaning är de anläggningar som förvaltningen har driftsansvar för men inte äger. Förvaltningens inriktning är att hellre äga anläggningar än att hyra in. Svårigheten att styra åtgärder utifrån behov leder till en sämre anläggningsresurs på sikt om reinvesteringarna inte kan planeras och genomföras. Ett anläggningsexempel i denna kategori är Lundbystrandshallarna.

Anläggningar som förvaltningen tar över med kort varsel från exempelvis föreningslivet, ofta efter konkurs, blir inte sällan en anläggning som ger förvaltningen en ökad underhållsskuld och förhållandevis höga initialkostnader. Det finns en risk att detta kan bli mer förekommande framöver då det finns tendenser att ideell sektor har svårigheter att klara av förvaltning och drift av anläggningar. Ersättningsbehov drivs av behovsbild utifrån föreningsliv och befolkningstillväxt.

Det är svårt att reinvestera för att få in nya sporter och behov i det befintliga utbudet.

MEDSKICK

Idrotts- och rekreationsmiljöer en viktig resurs för att skapa förutsättningar för rörelse i vardagen i olika former oavsett om det rör sig om organiserad idrott, friluftsliv eller individuell fritid. Det finns folkhälsoutmaningar kopplade till inaktivitet och stillasittande.

En utmaning är att både möta både föreningsidrottens krav på anläggningsförsörjningen och behovet av miljöer för egenorganiserade aktiviteter. I båda fallen handlar det om sociala mötesplatser med rörelseglädje som ledord.

Idrottsanläggningar är ytkrävande. För en både hållbar och jämlik livsmiljö behöver platser säkerställas för både dagens och framtidens användare. Alla anläggningar behöver vara enkelt tillgängliga och möjliga att nå med kollektivtrafik.

Många idrottsområden är belägna i naturnära lägen och har möjlighet att också erbjuda platser för rekreation och vila. Idrottsområden har således en hög potential att locka både vana idrottsutövare och inaktiva till ökad fysisk aktivitet, liksom att utgöra viktiga målpunkter även ur ett socialt perspektiv.

3.6 OFFENTLIGA RUM OCH MÖTESPLATSER

Fler invånare innebär ett ökat behov av plats att vistas och mötas. Såväl ny lokaliserings- som utveckling av dessa platser behöver ske kontinuerligt och samordnat i staden. ÖISS 2025 behandlar förutsättningar för utveckling av offentliga rum och mötesplatser som stadsmiljöinitiativ.

Övergripande målsättningar

Mellanmänniskliga kontakter och möten är ett grundläggande behov och en förutsättning för god hälsa och ett gott liv. Mötesplatser är därför grundläggande för en socialt sammanhållen stad där människor mår väl och känner sig delaktiga i samhället.

MEDSKICK

Offentliga rum/torg utgör en del av stadens övergripande sociala struktur. I den täta staden behöver de offentliga rummen vara tillräckligt stora för att tåla användning och rymma dem som bor och verkar i närheten. Det är viktigt med en variation av olika stadsrum och mötesplatser.

Genom att öka och utveckla utbudet av stadskvaliteter i områden som idag har outvecklade kvaliteter kan områdenas attraktivitet främjas och ha stor betydelse för områdesutvecklingen.

När staden utvecklas och förtätas behöver tillräckligt många lekplatser anläggas och utformas i förhållande till antalet barn som ska använda dem.

Enligt översiktsplanen ska staden planera för en levande stadsmiljö. Användbara och inbjudande utemiljöer ska finnas i anslutning till bostäder, arbetsplatser och i offentliga miljöer. Människor i alla åldrar och med olika förutsättningar ska ha möjligheter att vistas i och använda stadens offentliga rum. Stadens rum och platser ska också utformas så att de stödjer spontanidrott, rörelse och fritidsaktiviteter.

Förutsättningar

Torg är nödvändiga offentliga platser i stadsstrukturen. De har olika karaktärer och funktioner; samlingstorg, grannskapstorg/handelstorg, torg som bytespunkt och torg som del av ett stråk. De fyller en viktig demokratisk funktion och utgör ett strukturerande element i staden. Torg behöver fungera över tid och vara flexibla i hur de används. Befintliga offentliga rum som torg behöver värnas och nya mötesplatser skapas i rätt lägen, bland annat i den nya strukturen i innerstadens omvandlingsområden.

Staden förvaltar i dagsläget 120 000 m² torgyta som är allmän platsmark. Flera lokala torg ligger på kvartersmark, företrädesvis i mellanstaden. Utveckling och satsningar på torg som inte är allmän plats kan bli osäkra om staden inte råder över dem.

Stadsrummen förändras då det byggs högt och i stora volymer, eftersom det påverkar upplevelsen genom skalförskjutning och förlorad mänsklig skala.

Hur lokala torg fungerar har stor betydelse för ett områdes attraktivitet som helhet. Betydelsen av torgen är både praktisk, social och identitetsmässig. Det finns ett starkt samband mellan de lokala torgen och upplevelsen av trygghet och attraktivitet. De hyresgäster som bor nära de lokala torgen betraktar generellt sina bostadsområden som mindre attraktiva och upplever högre otrygghet än hyresgäster som bor längre ifrån torgen.

Lekplatser utgör en betydelsefull del av stadens offentliga rum. De fyller en viktig funktion för barns utveckling och deras plats i staden. Jämlikhet och tillgänglighetsanpassning är viktiga aspekter. Lekplatser i staden har olika syften och upptagningsområden. Områdeslekplatser för yngre barn bör finnas inom 500 meters promenad från bostaden. Stadsdelslekplatser utgör större samlingsplatser för barn i alla åldrar från en hel stadsdel och bör finnas inom en kilometers promenad från bostaden. Utflyktslekplatser är unika, stora, generationsövergripande och strategiskt belägna lek- och mötesplatser, attraktiva att ta sig till från hela staden.

Underhållsskuld

Det finns både en underhållsskuld och eftersatta funktioner för många torg i staden. För förvaltningen av stadens 290 lekplatser råder i dagsläget ett underskott i driftsmedel i relation till de behov och brister som finns. Drift och underhåll av lekplatser behöver dimensioneras för det antal användare som följer av att staden förtätas.

3.7 GRÖNSTRUKTUR

Grönstruktur är ett samlingsbegrepp för stadens parker, naturområden, gröna och blågröna stråk, men också mer hårdgjorda offentliga rum i form av torg, kajer och gågator med inslag av träd eller annan vegetation. Grön infrastruktur är nätverk av natur som krävs för fungerande livsmiljöer för växter och djur. Liksom övrig infrastruktur är den ett sammankopplat system vars funktionalitet påverkas av hur staden byggs.

Fler invånare innebär ett ökat behov av plats för rekreation. Trots att fler invånare delar stadens yta behöver den fysiska miljön ges förutsättningar att generera ekosystemtjänster av olika slag. Utveckling av stadens grönstruktur behöver ske kontinuerligt och samordnat i staden. ÖISS 2025 behandlar förutsättningar för utveckling av stadens grönstruktur som systemviktiga initiativ och stadsmiljöinitiativ

Övergripande målsättningar

Göteborgs grönstruktur är central för att nå miljö- och klimatprogrammets mål och genomförandet av dess strategi för en grön och robust stad. Översiktsplanen fastslår att parker, natur- och vattenområden har en avgörande roll för omställningen till ett hållbart samhälle. Samhället är beroende av biologisk mångfald, fungerande ekosystem och leverans av ekosystemtjänster, däribland reglerande ekosystemtjänster i ett förändrat klimat med värmestress och ökande och in-

tensivare nederbörd. Enligt översiktsplanens utbyggnadsstrategi ska Göteborgs stora natur- och rekreationsområden utvecklas och värnas och de gröna kilarna ska förstärkas och förlängas in i den täta staden. För en jämlik livsmiljö är det väsentligt att alla har tillgång till offentliga platser som parker, tillräcklig plats för rekreation samt bra utemiljöer för samspel, lek och utevistelse.

Enligt översiktsplanen ska den blågröna strukturen förstärkas och utvecklas genom att nya ytor tillskapas längs vattendrag, befintliga ytor omdisponeras och befintliga värden utvecklas. Kvaliteter längs åar och älvkanter ska utvecklas så att de blir rekreativa stråk som lockar människor till vistelse och rörelse. De ekologiska funktionerna ska förstärkas i de blågröna stråken för ett rikt växt- och djurliv och vatten med god ekologisk och kemisk status.

Förutsättningar för grönstruktur

Behovet av grönstruktur i en tätare stad

Den pågående förtätningen med fler människor som bor och arbetar i staden innebär att den totala leveransen av ekosystemtjänster behöver öka i takt med utbyggnaden. De ekosystemtjänster som finns idag behöver bevaras och i så hög grad som möjligt utvecklas funktionsmässigt. Därför är det viktigt att värna befintliga parker. Ekosystemtjänster behöver också tillföras områden med avsaknad av grönska. Tillräckligt stora parker möjliggör plats för många funktioner.

Grönstrukturen ger stora samhälls- och kommunalekonomiska värden, bland annat genom kostnadseffektiva naturbaserade lösningar för hantering av dagvatten och skyfall samt träd som minskar värmestressen. Rekreation och återhämtning stärker folkhälsan och grönstrukturen bidrar stort till en attraktiv stadsmiljö och värdeskapande stadsutveckling. Träd har höga ekologiska, sociala, kulturhistoriska och ekonomiska värden. Stora och gamla träd är särskilt värdefulla.

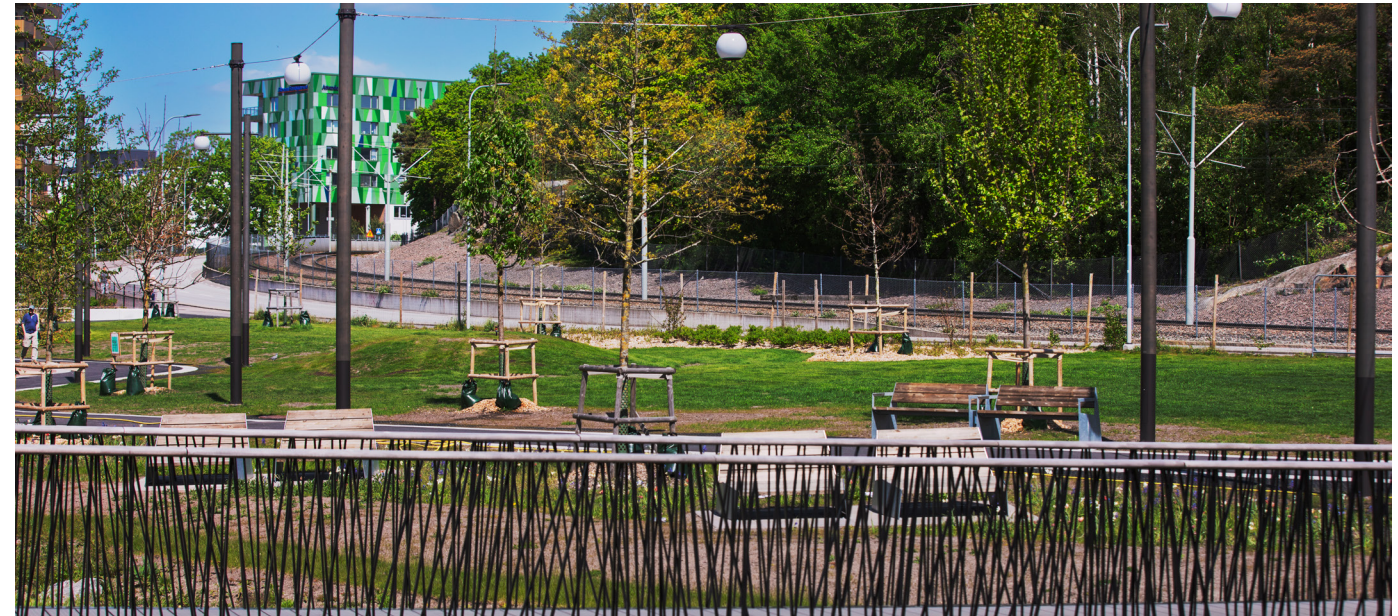
Stödjande ekosystemtjänster ger grundförutsättningar för att övriga ekosystemtjänster ska fungera, exempelvis utrymme för ekosystemen och livsmiljöer, fotosyntes, jordmånsbildning och biogeokemiska kretslopp.

Försörjande ekosystemtjänster ger oss råvaror för produktion av exempelvis mat, dricksvatten, fiberråvara och bioenergi.

Reglerande ekosystemtjänster ger oss en stabil och hälsosam naturmiljö, exempelvis genom rening av luft, mark och vatten samt pollinering. De reglerande ekosystemtjänsterna jämnar även ut effekterna av störningar och extremväder genom exempelvis vattenreglering, kolbindning och bullerdämpning.

Kulturella ekosystemtjänster ger oss upplevelserikedom och livskvalitet i form av friluftsliv, rekreation och upplevelser av natur- och kulturarv.

Källa: Naturvårdsverket



Opalparken.

Olika parkkategorier fyller olika funktioner för invånare och besökare; bostadsnära park (inom 300 meters gångavstånd, minst 0,2 hektar stora), stadsdelspark (inom 1 km från bostaden, minst 2 hektar stora) och stadspark (inom 30 minuter med kollektivtrafik, mångfunktionell park som lockar människor från hela Göteborg), samt värdefulla natur- och friluftsområden. Olika parker ger dem som vistas i dem olika typer av värden.

Genomförda bristanalyser visar att det finns ett underskott på parker i Göteborg. Förtätning av staden gör det svårt att få tillräcklig plats och ändamålsenlig lokalisering av parkmark, samtidigt som förtätningen ökar behovet.

Grönstrukturen i Göteborg omfattar till stor del kuperad terräng som inte kan nyttjas av alla, varför tillgänglighet är en avgörande aspekt i beräkning av friyta. Drift och underhåll blir på grund av högt slitage dyrare för små parker i högt exploaterade områden med många användare. Det gäller även vid samnyttjan av parkmark för förskola och skola i den täta staden, med risk för att planerade ekosystemtjänster omintetgörs om högt slitage medför ändring till hårdgjorda ytor. Andra exempel på samnyttjansfrågor är förskoleverksamhetens behov av avgränsning i form av staket, vilket kan påverka tillgängligheten till allmän plats, samt verksamhetens möjligheter att i praktiken nyttja parkmark om det kräver mer personal. Vad gäller skyfallslösningar i små parker blir det svårt att få till parkkvaliteter och funktionella ytor med god tillgänglighet på grund av nivåskillnaderna som måste tas upp på den begränsade ytan.

Samband i landskapet

Ju mer sammanhållet system av natur desto mer kan naturen leverera ekosystemtjänster. Biologisk mångfald utgör en grundförutsättning för ekosystemens långsiktiga kapacitet att leverera ekosystemtjänster. Ansvarsarter och ansvarsbiotoper är arter och biotoper/naturtyper som staden har ett extra ansvar för på grund av att de är hotade och värdefulla och har en relativt stor andel av sina

MEDSKICK GRÖNSTRUKTUR

Kvalitet, kvantitet och konnektivitet behövs för att grönstrukturen ska kunna leverera sina tjänster. Därför behöver grönstrukturen i högre grad bli strukturerande i förtätningen av staden.

Grönstrukturplaneringen behöver bli en mer integrerad del av planeringen från början av alla program och detaljplaner så att platser för sociala och ekologiska samt tekniska funktioner får ändamålsenliga lägen och dimensioner i förhållande till bebyggelse/kvarter och trafikinfrastruktur. Det innebär även att tydligare följa landskapets topografi. Den yta som krävs för klimatanpassning och framtida skyfall kan till viss del samordnas med grönstruktur i övrigt, men det krävs större ytor för att omhänderta vattenproblematiken på samma plats som ekologiska funktioner och sociala behov.

Parker och friytor behöver vara dimensionerande för hur stor andel bostäder som kan tillskapas, och det är särskilt viktigt att se föreslagen ny täthet (ökning av invånare/hektar) i relation till behov av park/friyta. Tillgång till bostadsnära park behöver ingå i alla exploateringsprojekt med bostäder. De fyller en viktig funktion på grund av närheten och tillgängligheten.

Befintliga träd behöver tas tillvara och trädbeståndet behöver utvecklas för framtida generationer. Krontäckningsgraden har betydelse för stadens anpassning till ett förändrat och varmare klimat, och den behöver öka i hårdgjorda miljöer. För att skapa förutsättningar att hantera värmeböljor behöver träd ges plats i gaturummen där det råder konkurrens om utrymmet för tekniska funktioner över och under mark. Gaturummens mått och funktioner behöver ge plats för växtbäddar och kronutbredning.

Kunskapen om de gröna kilarna behöver fördjupas så att deras geografiska avgränsning, värden och potential tydligare kan definieras och säkerställas. När grönstruktur tas i anspråk behöver kompensationsåtgärder hanteras i ett systemperspektiv för den gröna infrastrukturen.

För att få till multifunktionella stråk med höga sociala och ekologiska värden längs Göta älv samt Kvillebäcken, Mölndalsån och Säveån, är det avgörande att såväl högvattenskydd som sammanhängande gång- och cykelförbindelser och ekologiska kantzoner integreras i gestaltningen av de blågröna stråken.

populationer och utbredningsområden i Göteborg. För djur och växter behöver det finnas spridningskorridorer mellan större naturområden. De gröna kilarna är stora obebyggda eller glest bebyggda sammanhängande natur- och rekreationsområden som sträcker sig från regionen och når in i stadsområdet. Idag saknas en tydlighet i hur de gröna kilarna avgränsas och dimensioner saknas för spridningskorridorers funktionalitet.

Förtätningen av Göteborg leder till att allt fler områden bebyggs, vilket påverkar arters spridning och rörelse i staden. När grönområden blir mer fragmenterade och minskar i yta, blir konsekvensen att mobila arter som klarar att flytta sig gynnas, medan arter med begränsad mobilitet missgynnas. Det leder till att artsamansättningen i den urbana miljön förändras. För att det ska finnas fungerade ekosystem i staden är det nödvändigt att det både finns tillräckligt stora livsmiljöer/habitat och spridningslänkar. Så kallade stepping stones är mindre naturmiljöer i staden som ger arter möjlighet att förflytta sig mellan habitat.

Planering som inte beaktar systemnivån för grönstrukturen riskerar att ge en betydande kumulativ påverkan. Många värden som tas i anspråk går inte att kompensera.

Blågröna stråk

Stråk fyller en viktig funktion att binda samman platser och stärka grönstrukturen. De innehåller såväl ekologiska som sociala värden och återkommande platsbildningar. Blågröna stråk är gröna stråk knutna till vattendrag som utgör långsträckta områden med park- eller naturkaraktär som har stor förmåga att leverera ekosystemtjänster. Den blågröna strukturen är en förutsättning för att skapa en robust stad som klarar av framtidens klimatförändringar.

Historiskt sett har Göteborgs vattendrag tagits i anspråk för verksamheter och industrier. Idag har älvstråken en mycket stor andel hårdgjord kaj. I den pågående stadsutvecklingen finns möjlighet att stärka Göteborgs karaktär och ta tillvara på vattnet som en resurs för alla göteborgare. Trafikbarriärer innebär en särskild utmaning att fysiskt överbrygga. Längs blågröna stråk i innerstaden är det särskilt viktigt att stärka gång- och cykelförbindelser där det helt saknas kopplingar och att tillföra vistelsevärden.

Underhållsskuld

Göteborgs grönytor kräver regelbundet underhåll för att bevara sina funktioner och kvaliteter. De avsatta medlen för detta har under många år varit mindre än behovet vilket har gjort att staden har byggt på sig en underhållsskuld.

För att på ett tydligt och systematiskt sätt redovisa underhållsskulden behöver stadens grönytor inventeras, karteras och systematiseras på en djupare nivå än vad som historiskt har varit efterfrågat. Arbetet med detta har påbörjats men det är ett både komplicerat och resurskrävande arbete då det handlar om en mycket stor variation av anläggningstyper och ytor, såsom lekplatser, badplatser, fontäner, leder i naturområden och evenemangsplatser.

3.8 KLIMATANPASSNING

Effekterna av ett förändrat klimat behöver hanteras i staden för att den ska bli en sammanhållen, robust och nära stad. ÖISS 2025 behandlar förutsättningar för klimatanpassning som systemviktiga initiativ och stadsmiljöinitiativ.

Övergripande målsättningar

Göteborgs Stad antog 2024 en plan för klimatanpassning. I Plan- och bygglagen finns krav om lämplig användning och för att kunna utveckla staden i områden där det finns översvämningsrisker krävs åtgärder för att minska riskerna.

Förutsättningar

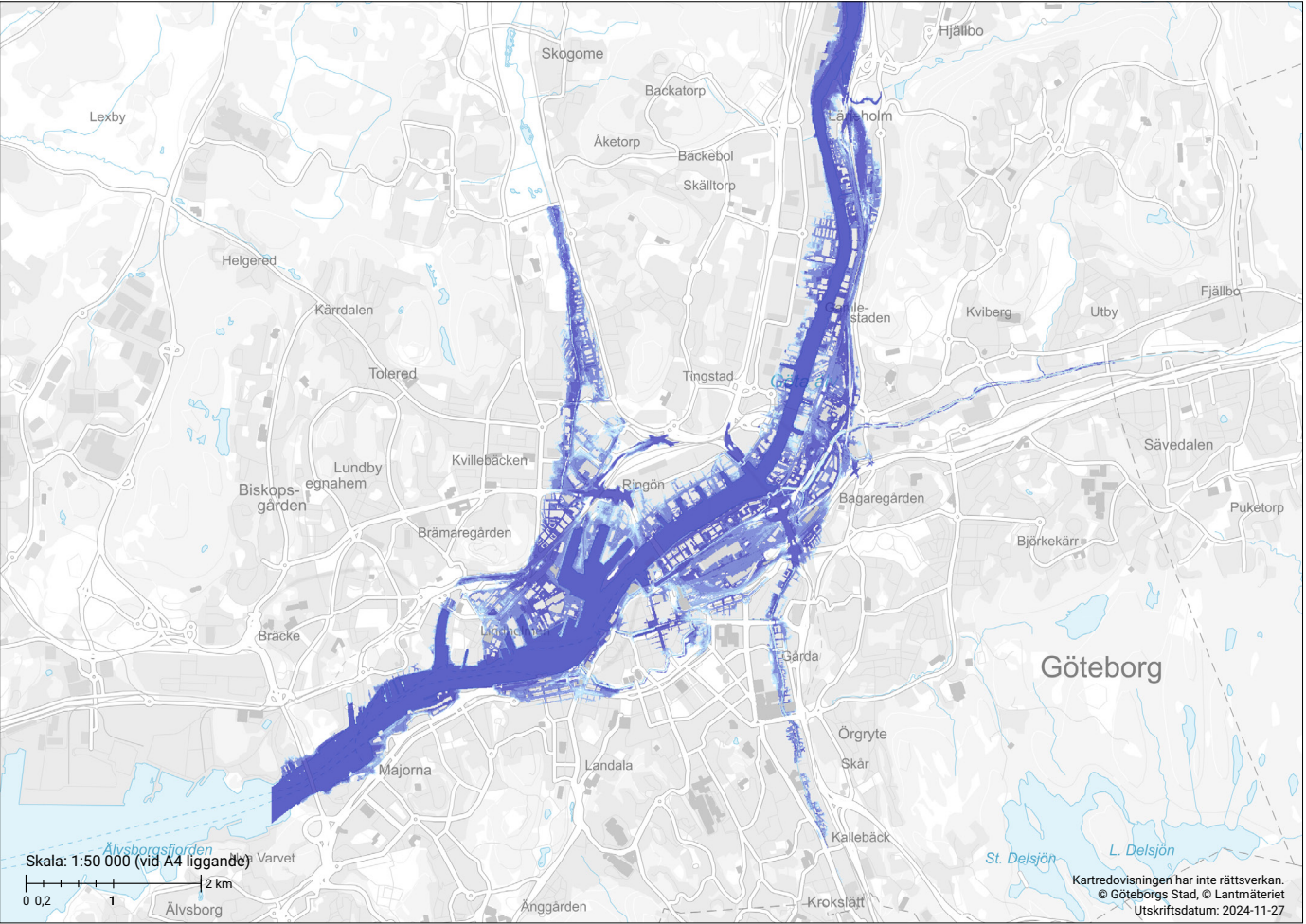
Många av de ytor där vatten tidigare har kunnat hanteras är nu omvandlade till gator, torg, parker eller byggnader och vatten behöver nu kunna hanteras och avledas utan att orsaka problem. Översvämningsriskerna behöver också ses som en helhet tillsammans med andra aspekter så som vattenkvalitet och grönstruktur.

Klimatet som förväntas bli det ”nya normala” klimatet kommer tidvis bli blötare, fuktigare, torrare och varmare. För en robust stad anpassad till det ”nya normala” klimatet och extrema väderhändelser krävs både stora strukturella åtgärder avseende översvämningsåtgärder som till exempel skyfallsåtgärder eller högvattenskyddsåtgärder, och även många mindre åtgärder. Detta kommer att kräva vissa stora åtgärder och många mindre åtgärder som sammantaget utgör ett stort investeringsbehov. Det tillkommer dessutom drift- och underhållsinsatser för anläggningarna.

Värmestress

Klimatförändringarna kommer att medföra fler och längre värmeböljor, som kan ge konsekvenser för en stor andel av befolkningen, särskilt barn, äldre och sköra personer. Människor i städer riskerar i högre grad att utsättas för värmestress och negativ hälsopåverkan på grund av högre temperaturer i städer vid värmebölja. För att minska negativa konsekvenser av ett varmare klimat bör urbana miljöer utformas så att de främjar en dräglig stadsmiljö. En grund för beredskap för att hantera värmeböljor kan skapas genom en planering av stadsmiljön som tar hänsyn till ett varmare klimat.

Olika platser i staden kan upplevas olika vid värme. Temperaturen kan variera beroende på till exempel hårdgöringsgrad, ytmaterial och närhet till träd, grönska och vatten. Hårdgjorda ytor i städer lagrar värme, vilket kan ha negativ hälsopåverkan. Den mest effektiva åtgärden för att sänka stadstemperaturen är att använda vegetation, genom att bibehålla och öka andelen skuggande gatuträd och grönska samt tillhandahålla närhet till parker och naturområden i staden. Grönska kan bidra till att reglera temperaturen både lokalt i kvarter och på stadsdels- och stadsnivå. Parker och naturområden är svalare jämfört med gator och torg i stadens centrala delar. Vegetation sänker temperaturen genom att skugga närliggande områden men också genom avdunstning av vatten från mark och vegetation. Krontäckningsgraden har stor betydelse för klimatet i urban miljö. I Göteborg är behovet av en ökad krontäckning störst i innerstaden, där den idag är som lägst och andelen hårdgjord mark som störst.



Översvämningsrisk vid högsta högvatten år 2100.

Stigande havsnivåer

I takt med att klimatförändringarna ökar kan vi med de scenarier som Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) har tagit fram och Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) har tolkat till svenska och regionala förhållanden förvänta oss stigande havsvattennivåer i framtiden. Vi kan även förvänta oss ökande nederbörd vilket i sin tur kan leda till ökande vattenflöden i våra vattendrag och med det en ökande risk för översvämnningar.

För centrala staden har det gjorts tidiga översiktliga utredningar som visar på att det är samhällsekonomiskt lönsamt att skydda staden mot stigande havsvattennivåer.

För den långsiktiga stadsutvecklingen av de områden som ligger nära kusten eller älven behöver avvägningar göras avseende vilka risknivåer som kan accepteras både för skydd av den befintliga bebyggelsen och vid exploatering. I samband med att det tematiska tillägget till översiktsplanen för översvämningsrisker antogs även dimensionerande klimatscenario RCP 8,5 och dimensionerande händelse. För stigande hav innebär detta att ny exploatering ska klara en översvämningsnivå motsvarande en högvattenhändelse som inträffar vart 200 år.

Som planeringshorisont avseende stigande hav gäller för kustzonen och skärgården ett tidsperspektiv på 100 år. För centrala Göteborg är planeringshorisonten avseende stigande havsnivåer cirka 50 år vilket innebär att den planering som sker i centrala staden görs beroende av att yttre skyddsportar kommer på plats cirka år 2070.

För utbyggnad av högvattenskydd finns prioriteringsgrunder utifrån när i tiden risken föreligger och vilka konsekvenser en översvämning kan ge men också utifrån det behov som önskad tillkommande bebyggelse kräver. Utbyggnadsordningen av högvattenskydd längs med älven och anslutande vattendrag behöver synkroniseras med andra behov och förutsättningar inom geografin älvstråket som till exempel behov av upprustning av kajer och strandskoningar eller investeringar i ny infrastruktur, som till exempel gång- och cykelbanor eller grönsstruktur med ekologiska och sociala funktioner samt samordning med kajstrategi.

Skyfall

Olika typer av nederbördshändelser kan orsaka översvämning. Ett skyfall är en översvämning som karakteriseras av hög regnintensitet under en kortare period. Ett varmare klimat förväntas ge förändringar i nederbördsmönstren med fler extrema regn och därmed fler skyfall.

Kommunen har vid planläggning ett ansvar för skyfallsplanering enligt plan- och bygglagen och ska ta hänsyn till klimataspekter och skyfall för att möjliggöra nya detaljplaner. För befintlig bebyggelse har kommunen inget planläggningsansvar, däremot har kommunen som fastighetsägare och verksamhetsutövare ett ansvar att skydda sina fastigheter och verksamheter.

Göteborg Stad har tagit fram underlag som beskriver hur befintlig stad påverkas av skyfall samt strukturplaner för skyfall som ger förutsättningar för att utforma åtgärder med ett helhetsperspektiv där hela det hydrologiska systemet beaktas. Fokus är på att skydda samhällsviktiga anläggningar och skapa framkomlighet på det prioriterade vägnätet. Strukturplanerna utgår ifrån befintlig bebyggelsestruktur och tar inte hänsyn till kommande stadsutveckling.

Göteborgs Stad har arbetat med att utvärdera om strukturella anläggningar ska byggas. Utredningar indikerar att det ofta är svårt att motivera strukturella anläggningar ur ett hållbarhetsperspektiv där ekonomiska, sociala och ekologiska värden beaktas. Motiv till genomförande behöver därför ofta knytas till ny exploatering där krav i PBL och planeringsnivåer i Tillägg Till Översiktsplan (TTÖP) behöver uppfyllas.

Arbetet med skyfall som en del av klimatanpassningsplanen kommer vara centralt för fortsatt arbete med att hantera risker i samband med skyfall i befintlig stad. I detta arbete ligger tyngdpunkten på lokala flexibla lösningar. Eftersom specifika mål för stadens skyfallsarbete saknas är behovet av kommande investeringar osäkert.

De krav som finns vid nybyggnation enligt plan- och bygglagen medför att staden behöver bygga på ett lämpligt sätt för att hantera skyfallsproblematik och



medföljande risker. Analyser som tagits fram i arbetet med ÖISS indikerar att behovet av investeringar för översvämningssäkring generellt ökar mångdubbelt om man bygger på platser med översvämningssrisker. Det finns exempel som visar på mycket stora investeringsbehov för skyfallshantering om man bygger i befintliga lågpunkter, lågstråk och potentiella grönytor. Behovet och kostnaden för skyfallsanläggningar minskar i den grad vattenfrågan får vara strukturerande i planeringen. Områden där stadsutveckling bedöms utmanande/omöjlig utan större strukturella skyfallsåtgärder nämns i delområdesbeskrivningar i nedanstående kapitel. Inom de områden där högvattenskydd kommer byggas kommer skyfallsfrågan behöva hanteras.

MEDSKICK

Det finns en "klimatanpassningsskuld" i den befintliga bebyggelsen då klimatanpassningsbehovet är en ny fråga. Vid förtätning fortsätter ytorna för klimatreglerande ekosystemtjänster att minska vilket ökar behovet på andra platser i närheten.

Värmestress

I miljö- och klimatprogrammet finns det mål om att göteborgare ska ha en hälsosam livsmiljö där risker för värmeböljor är en aspekt. Grönska är den effektivaste åtgärden för att sänka stadstemperaturen och behöver därför fortlöpande öka i staden. Genom indikatorn "tillgång till svala öar" i miljö- och klimatprogrammet kan utvecklingen följas av Göteborgs förmåga att dämpa de negativa effekterna från värmeböljor på människor. Arbetet med tillgång till svala öar och svala korridorer är en aspekt som behöver utvecklas inom staden.

Möjligheten till en ökad beredskap kommer också krävas av fler av stadens förvaltningar för att i verksamheterna kunna hantera långvariga perioder av värmeböljor.

Stigande havsnivåer

För att få till de skyddsåtgärder som krävs för områden längs med Göta älv och våra större vattendrag krävs samverkan med flera aktörer i staden då högvattenskyddet behövs på långa sträckor längs med älven för att skydda olika delområden i så kallade högvattenskyddsceller. Kommunen har inte rådighet över alla berörda fastigheter längs det i översiktsplanen utpekade reservatet för högvattenskydd. Respektive fastighetsägare är ansvarig för sina egna fastigheter att antingen göra åtgärder eller stå för risken. Dock är det mycket svårt och ineffektivt för varje enskild fastighet att skydda sig mot höga vattenstånd.

De nu nominerade åtgärdsbehoven för högvattenskydd är lågt skattade jämfört mot tidigare översiktliga bedömningar. Detta beror av att behoven inte är fullständigt kartlagda samt att några av åtgärderna ligger längre fram i tiden både avseende högvattenskydd längs med vattendragens kanter, inre skyddsportar för stadens kanaler och vattendrag samt de yttre storskaliga skyddsportarna som ligger längre fram i tiden.

Behovet av åtgärder för stigande havsvattennivåer kommer att öka efterhand och många åtgärder kommer att göras efter 15-årsperioden. Till exempel kommer flera av högvattenskyddscellerna byggas efter en 15-årsperiod och så även de yttre skyddsportarna som förväntas behöva vara på plats till cirka 2070. För att möjliggöra de yttre skyddsportarna krävs en samverkan med många andra aktörer tex Trafikverket, Sjöfartsverket, Vattenfall, Göteborgs Hamn, Kungälv kommun, Ale kommun och Lilla Edets kommun

och ett större nationellt åtagande.

För kustzonen och skärgården, i detta fall områden som inte kommer att skyddas av framtida yttre portar behöver områdesspecifika strategier tas fram för hur framtida högre havsnivåer kan hanteras. Syftet med de områdesspecifika strategierna är att visa på förutsättningar för en långsiktigt hållbar och förutsägbar planering avseende reinvestering och investering i bebyggelse, infrastruktur och tekniska försörjningssystem.

Skyfall

Kommande stadsutveckling kommer att innebära stora investeringskostnader för att säkra värden och funktioner. Investeringskostnader som krävs kommer att bero mycket på hur utvecklingen sker och vilka ytor som tas i anspråk för bebyggelse och vilka som reserveras för skyfall och grönstråk. Framför allt behöver lågpunkter och lågstråk, i enlighet med stadens framtagna strukturplaner för översvämning som följd av skyfall, värnas. Eftersom tillgängliga ytor i staden är begränsade, bedöms samordning med grönstrukturer absolut nödvändig.

Eftersom vattenfrågan enligt översiktsplanen ska vara strukturerande i stadsutvecklingen och att utpekade strukturella anläggningar för skyfallshantering ska byggas om de kan motiveras ekonomiskt, är det hög tid att staden börjar nå upp till de krav som finns för skyfallshantering.

Strukturellt instängda områden med stor översvämningspåverkan behöver tas hänsyn till i stadsplaneringen på ett mer övergripande sätt än vad som görs idag. Det är ofta dyrt och svårt att lösa skyfallsproblematiken lokalt och i planprocessen, därför behöver man värdera om strukturella anläggningar ska byggas som tar ett större grepp om frågan. Smarta åtgärder krävs för att förebygga ekonomiska skador vid skyfall men även för att skydda liv och hälsa, både vid nybyggnation och i befintlig bebyggelse.

3.9 RESOR OCH TRANSPORTER

Fler invånare och arbetsplatser i staden kräver fossilfria och kapacitetsstarka alternativa resealternativ för att möta både storstadsområdets tillväxt och nödvändig omställning mot ett ökat hållbart resande. Näringslivets utveckling och en växande stad kommer att ställa krav på fungerande och hållbara lösningar för distributionen av varor och tjänster. Omställningen har hittills inte gått i den takt som behövs för att nå stadens mål och åtgärder som ger snabb effekt krävs. ÖISS 2025 behandlar förutsättningar för resor och transporter som systemviktiga initiativ eller stadsmiljöinitiativ.

Övergripande målsättningar

Göteborg ska vara en ekologiskt hållbar stad 2030. För att detta ska vara möjligt krävs en minskad klimatpåverkan från transporter och att god luft- och ljudkvalitet för göteborgarna säkras. Klimatpåverkan från transporter ska enligt miljö- och klimatprogrammet minska med minst 90 procent till 2030 jämfört med 2010 och det motoriserade vägtrafikarbetet ska minska med 25 procent till 2030 jämfört med 2020. Hållbara sätt att resa och transportera varor och gods är nödvändiga för att begränsa trafikens klimatpåverkan.

Göteborg ska vara en jämlik stad med hållbara och jämlika livsmiljöer. Det innebär en jämlik tillgång till stadens resurser. Trafiksystemet ska stödja en jämlik tillgänglighet till hela staden med närhet till det man behöver i vardagen.

I takt med att Göteborg ska utvecklas mot en mer flerkärnig struktur med en bättre balans mellan olika stadsdelar behöver trafiksystemet möjliggöra en ökad social integration genom att överbrygga såväl fysiska som mentala och sociala barriärer.

Förutsättningar

Planerad utbyggnad inom Göteborg och i Göteborgs arbetsmarknadsområde leder till nya resandebehov inom stadsdelar, mellan stadsdelar och över kommungränser. Omställning till hållbara transporter har hittills inte ägt rum i den takt som krävs.

Vägtrafiken är den näst största källan till utsläpp av växthusgaser i Göteborg, efter raffinaderierna. I Göteborg finns idag kapacitetsbrister i systemet såväl för persontransporter som för näringslivets transporter. Arbetet med att förbättra attraktiviteten för gång, cykel och kollektivtrafik går för långsamt och har inte gett tillräcklig effekt. Med nuvarande förändringstakt avseende val av färdmedel kommer målen i miljö- och klimatprogrammet inte att nås.

Vad gäller cykel finns ett stort behov av att förbättra pendlingscykelnätet och mer lokala cykelvägar för att skapa möjligheter för en växande andel cykelresor. Det finns behov av ett antal systemviktiga och barriäröverbyggande kopplingar för såväl cykel som gång i form av nya broar. Omdisponeringen av yta till fördel för cykel, gång och vistelse är också ett viktigt verktyg för att både främja hållbart resande, främja stadslivet och folkhälsan samt där det behövs minska privatbilismen. Andelen som går och cyklar bör också kopplas till att aktivt styra mot en nära och flerkärnig stad som minskar behovet av att resa.



Kollektivtrafiksystemet behöver attrahera och ta hand om fler resenärer, såväl för lokala resor som för att möta resandebehovet från kranskommunerna. Målbild Koll2035 visar på hur stadstrafikens stomnät behöver utvecklas och förstärkas till 2035 för att kunna möta den förväntade ökningen av antal boende och arbetsplatser i storstadsområdet. Det finns utöver de behov som identifierats i målbilden ett behov av att se bortom 2035 och ha beredskap för de lösningar som krävs på längre sikt. Spårburen kollektivtrafiken behöver över tid också planskildhet relation till andra delar av transportsystemet.

Genomförandet av flera utpekade infrastrukturåtgärder i målbilden är tidskrävande, omfattande och komplexa med ett slutförande närmare 2050. I takt med byggnation av nya bostäder och nya företagsetableringar ökar också behovet av infrastruktur för kollektivtrafik.

För omställningen till ett mer hållbart resande enligt stadens mål i kombination med utbyggnadsplaneringen är kapaciteten i spårvägssystemet avgörande. Förväntat ökat resandebehov fram till 2050 utifrån pågående och planerad stadsutveckling i kombination med stadens mål om hållbart resande förväntas dock ge en efterfrågan som är större än kapacitetsökningen. Det är i spårvägsstråken till Bergsjön/Kortedala, Frölunda, Angered och Majorna som störst kapacitetsbrist uppstår. Möjliggörande av trafikering av 45-meters spårvagnar och avlastning av Brunnsparken och Drottningtorget via Allélänken är särskilt prioriterade åtgärder. Kapacitetsstark busstrafik behöver tillhandahållas i stråk där spårbunden

trafik saknas. Det görs enligt Målbild Koll2035 genom citybussystem för lokala resor och genom det metrobussystem som delvis kan stötta den stadsutveckling som sker i regionkärnan men är i hög grad ett regionalt system som kompletterar med kapacitetsstark kollektivtrafik på väg i de regionala stråk som saknar järnväg.

I Göteborg finns Nordens största hamn som genererar stora flöden av gods-transporter på väg och järnväg. Det behövs en kraftfull förbättrad järnvägskapacitet i Västra Götaland både för persontransporter och för näringslivets transporter. Västsverige har tydliga kapacitetsbegränsningar på Västra stambanan, södra Bohusbanan samt Väst kustbanan Göteborg-Kungsbacka i högt trafik.

I Göteborgs arbetsmarknadsområde finns vartannat arbetstillfälle inom Göteborgs kommun. Rörligheten inom arbetsmarknadsregionen är stor då ungefär var tredje arbetande, cirka 200 000 personer, pendlar till en annan kommun. Stråken in mot Göteborg har stora brister avseende kapacitet och tillförlitlighet för arbetspendling. Arbetspendlingen har senare år minskat, medan andelen fritidsrelaterade resor ökar.

Mellan 60-70 % av det motoriserade vägtrafikarbetet som utförs i Göteborgs kommun sker på det nationella vägnätet, där Trafikverket är väghållare. Trafiken uppstår dels genom lokala resor inom Göteborg, dels genom delregionala och regionala resor/transporter.

MEDSKICK

Göteborg har som storstad större möjligheter till en väsentligt högre andel gång-, cykel- och kollektivtrafik, liksom till effektivare godstransporter än Sverige som helhet. För att kunna bygga ut Göteborg för fler invånare behövs åtgärder i statliga anläggningar; spår, trafik- och farleder, för att överbrygga barriäreffekter och skapa en sammanhållen stad och skapa förutsättningar för fler och gena transporter till fots eller med cykel. Omställningen har hittills inte gått i den takt som behövs för att nå stadens mål och åtgärder som ger snabb effekt krävs.

Transportsystemet är inte anpassat till en omställning till hållbara transporter. Det är nödvändigt att arbeta med trafikfrågor i en större geografi än staden och det saknas en sammanvägd bild och trafikstrategi för storstadsområdet.

Ökade godsflöden via Göteborgs hamn innebär ökade klimatutsläpp. Åtgärder krävs för en överflyttning till fossilfria transportsätt såsom till exempel järnväg.

Effektivitet i transportsystemet handlar om att så många som möjligt rör sig yteffektivt och tidseffektivt, vilket utifrån indi-

viduella förutsättningar och motiv för resan kan innebära olika färdmedel. Kapacitetsbristerna uppstår särskilt vid vissa tider på dygnet och i vissa riktningar. Planerad utbyggnad av staden förutsätter utöver en väsentligt ökad andel kollektiva resor också fler resor och transporter till fots eller med cykel. I detta sammanhang spelar det ingen roll att vi elektrifierar fordonsflottan eftersom bilarna fortfarande har ett anspråk på ytor som försvårar mer effektiv användning av våra stadsrum. För att nå målen om attraktivare stadsmiljöer med fler grönytor, fler aktiva transporter, minskad klimatpåverkan, renare luft och mindre buller är krävs därför att minskad biltrafik.

De viktigaste åtgärderna är de som försämrar den relativa attraktiviteten för bil till förmån för mer yt- och resurseffektiva färdssätt.

Avseende cykel finns ett stort behov av att förbättra pendlingscykelnätet och det övergripande cykelvägnätet för att skapa möjligheter för en växande andel cykelresor. Det finns behov av ett antal barriäröverbryggande kopplingar för såväl cykel som gång i form av nya broar. Omdisponeringen av yta till fördel för cykel, gång och vistelse är också ett viktigt verktyg för att både främja hållbart resande och en minskad biltrafik. Andelen som går och cyklar bör också kopplas till att aktivt styra mot en nära och flerkärnig stad som minskar behovet av att resa.

Planerade kapacitetshöjande kollektivtrafikåtgärder behöver genomföras. Särskilt systemkritiskt är att möjliggöra trafikering av 45-meters långa spårvagnar samt att avlasta Brunnsparken och Drottningtorget. Även att öka andelen cykel och gångresor som görs för att inte belasta kollektivtrafiksystemet mer än nödvändigt är av stor vikt.

Stora delar av det som föreslås i Koll2035 är i planeringsskede och stora delar saknar finansiering. För att realisera målbilden i takt med stadsutvecklingen behövs kraftfulla satsningar där det behöver hittas finansieringslösningar tillsammans med Västra Götalandsregionen och staten.

3.10 TRAFIKINFRASTRUKTUR

Göteborgs Stads trafikinfrastruktur omfattar anläggningar såsom byggnadsverk, belagda gator och vägar, spårvägsbanan, järnväg, belysning, trafiksignalanläggningar, broar, kajer, kanalmurar, markvärme och pumpstationer.

Fler invånare, besökare och företag innebär en ökad användning av trafikinfrastrukturen. Såväl nya systemdelar som utveckling av stadens befintliga anläggningar behöver ske kontinuerligt och samordnat. I en stad med intensiv stadsutveckling ökar volymen ytor/anläggningar som ska tas omhand, vilket långsiktigt medför högre kostnader för staden. ÖISS 2025 behandlar förutsättningar för utveckling av trafikinfrastruktur som systemviktiga initiativ och stadsmiljöinitiativ

Övergripande målsättningar

Inom begreppet god ekonomisk hushållning ryms att ta hand om anläggningar genom en kontinuerlig och planerad drift och underhåll så att ansvaret inte skjuts vidare till efterkommande generationer i staden.

Förutsättningar för trafikinfrastruktur

Goda stadsmiljöer är beroende av underhåll för att uppfattas som attraktiva, trygga och funktionella. Stadens trafikinfrastruktur har anlagts under många år och har olika återstående teknisk livslängd. Det långsiktiga underhållet är åtgärder som ofta inte syns men som säkerställer att stadens trafikinfrastruktur fungerar med bibehållen funktion. För att inte minska värdet i anläggningarna behöver ett kontinuerligt och planerat underhåll göras.

Stadsutveckling innebär oftast ökade volymer ytor/anläggningar som ska skötas, vilket långsiktigt medför högre kostnader. De resurser som idag avsätts för att underhålla stadens anläggningar möter inte behovet och därmed ökar det ackumulerade underhållsbehovet. Det innebär att stora kostnader skjuts på framtiden vilket på sikt kommer att öka kostnaderna för underhållet ytterligare. Det finns en reell risk för att staden investerar i nya anläggningar utan att säkerställa nödvändig finansiering för att klara drift och underhåll för att därigenom behålla kapitalvärdet över tid.

Då framkomligheten är starkt begränsad och dimensionerande för hur staden fungerar kan bara en viss mängd anläggningar åtgärdas varje år efter samplanering med övriga behov inom staden. Akuta åtgärder medför att störningarna och ökar samtidigt som det kostar mer.

Gator

Göteborgs Stad prioriterar underhåll av gator baserat på faktorer såsom trafikvolym, säkerhet och vägarnas skick. Områden med hög trafikvolym har ett högre slitage varför dessa underhålls oftare i syfte att säkerställa att vägarna är i gott skick. Gator som är i sämre skick prioriteras för att förbättra säkerheten, framkomligheten och komforten för trafikanter. Gator som används av bussar och spårvagnar prioriteras för att säkerställa pålitlig kollektivtrafik och områden med hög olycksfrekvens eller där det finns många skolor och andra målpunkter prioriteras också.



Detta ger att centrala Göteborg ofta får en större del av budgeten då hög trafikvolymen är hög, det finns många målpunkter samtidigt som krav på utformning och materialval är högre. Resurser till industriområden baseras på trafikvolym och behov av underhåll för tunga fordon.

Göteborgs Stad har generellt ett stort reinvesteringsbehov av sina anläggningar. Andra ledningsägares behov och återställningen efter aktuella arbeten påverkar stadens gator. Det kan vara positivt i de fall återställandet förbättrar ytorna men det kan också vara negativt om det till exempel blir schakter i befintliga beläggningar. Beläggningen är ”taket” för vägkonstruktionen, vilket innebär att hela vägen tar skada om det uppstår skador i beläggningen. Dessa ”följdsador” kan inte återställas med underhållsåtgärder utan kräver mer omfattande reinvesteringar. Möjligheten att utföra planerad omfattning av beläggningsarbeten påverkas av stadsutvecklingen. Löpande dialog förs mellan aktuella aktörer för att i möjlig mån samordna planerade arbeten.

Spårvägsbana

Spårvägsbanan i Göteborg är en central del av kollektivtrafiken, där underhåll baseras på besiktningar och materialens livslängd för att upprätthålla säkerheten och funktionaliteten. Periodiska underhålls-, säkerhets- och kontrollbesiktningar ger underlag för både kort- och långsiktig planering och prioritering av åtgärder, i syfte att undvika olyckor och trafikstörningar samt bevara anläggningens värde. Utöver en direkt bedömning av det aktuella tillståndet, innefattar under-

hållsbesiktningen även en bedömning av den framtida utvecklingen och risken för fel innan nästa bedömningstillfälle. Anläggningar med normal konstruktions- och underhållsstandard besiktigas enligt de föreskrifter som gäller för varje anläggningsdel. Vid behov kan ytterligare åtgärder vidtas för anläggningar som bedöms ha lägre standard, allt i enlighet med bedömningar från stadsmiljöförvaltningen. Reinvesteringar finansieras genom banavgifter via avtal mellan regionen och staden, vilket säkerställer att de ekonomiska behoven täcks samtidigt som tillstånd från Transportstyrelsen ställer tvingande krav på kontinuerligt underhåll. Dessa krav är avgörande för att anläggningen ska kunna hållas öppen och säker för trafikdrift. Kraven innebär att specifika underhållsåtgärder måste genomföras för att uppfylla säkerhets- och funktionskraven.

Belysning

Staden baserar drift och underhåll av belysningsanläggningarna på fyra olika servicenivåer beroende på hur "krävande" platserna är ur säkerhets- och trygghetssynpunkt. Gående och cyklister ska kunna känna sig trygga, särskilt till och från skola, arbetsplatser, busshållplatser mm. Servicenivåerna kan därmed skilja sig åt mellan olika geografiska områden men också inom olika geografiska områden.

Staden har ett belysningsnät som till största delen ligger i områden som byggdes ut eller byggdes om under perioden 1920 till mitten av 1950-talet. Staden har sedan 2013 arbetat aktivt med energieffektivisering av belysningsanläggningen vilket under de senaste tio åren inneburit en minskning med ungefär 50 % av anläggningens sammanlagda förbrukning, trots en ständigt ökande mängd ljuspunkter. Belysningsanläggningen bedöms vara fullt ut energieffektiviserad 2030.

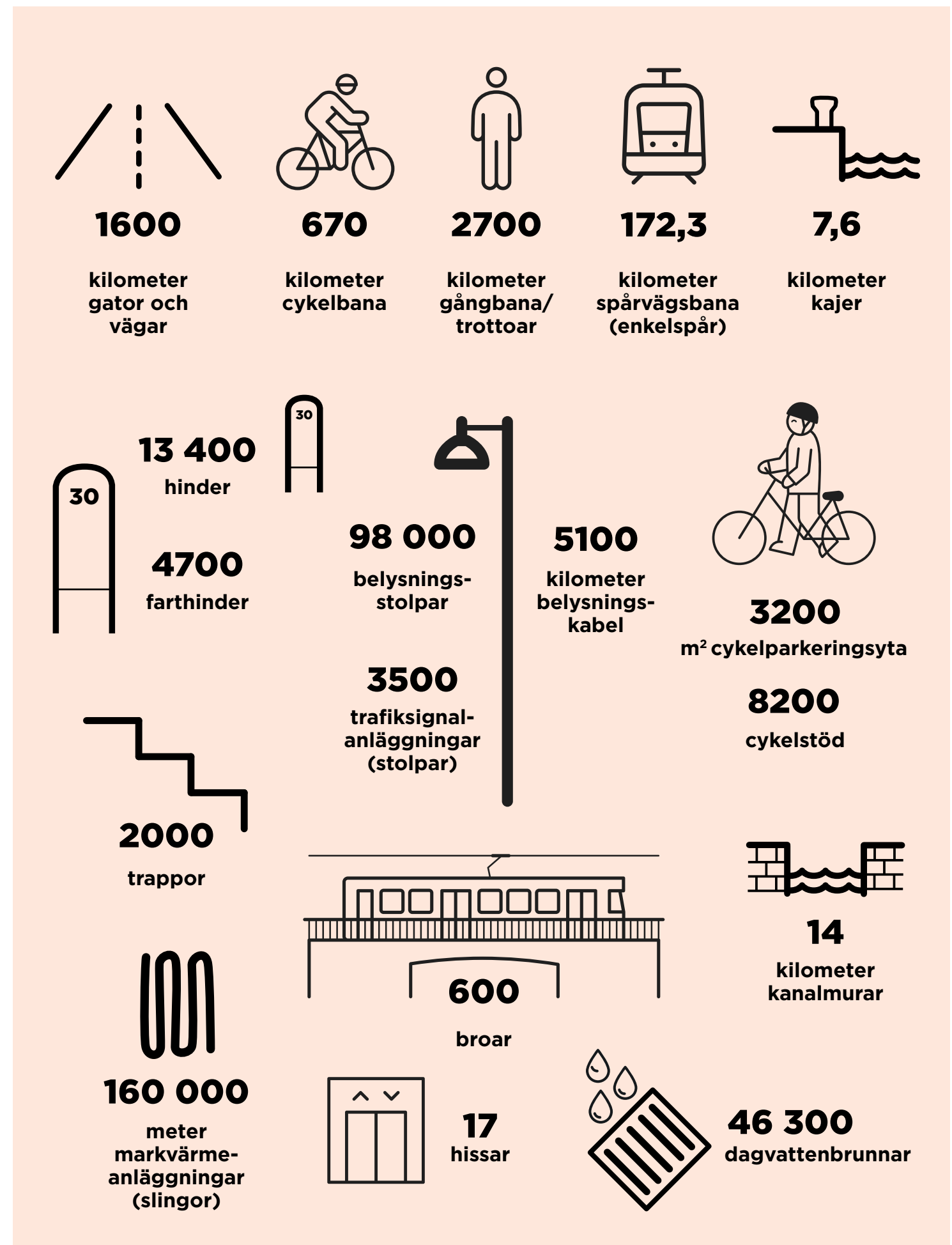
Med dagens teknikutveckling kan en energieffektivisering på upp till 80% i varje bytt belysningspunkt erhållas. Möjligheten till energieffektivisering beror på bland annat tidigare lampors effekt och ålder. Dock innebär en ökad mängd elektronik i armaturerna troligtvis en kortare livslängd (20–25 år) på armaturerna jämfört med tidigare teknik. Vid sidan om energieffektiviseringen uppnås även andra vinster i form av minskad kostnad för fysisk besiktning. Detta möjliggörs genom att belysningspunkterna själva och på distans indikerar när det är dags för service.

Trafiksignaler

Stadens trafiksignalsystem är framtidssäkrat och förberett för till exempel självkörande bilar. Trafiksignaler är med de senaste årens investeringar väl förberett för att möta morgondagens behov.

Byggnadsverk

Staden har ett byggnadsverksbestånd som till största delen byggdes på 1960- och 1970-talet. Ekonomiskt sett är det tätskikt, kantbalk och räcken på broar samt grundläggning och betong på kajer som står för den största eftersläpningen. Målning av bullerskyddsplank och ytskikt stål är andra återkommande åtgärder som kontinuerligt kräver underhåll.



Underhållsskuld

Staden har generellt sett ett stort reinvesteringsbehov av sina trafikinfrastrukturanläggningar. Även om alla faktorer uppfylls kring strategi, medelstilleddning, resurser och leverantörer så kommer återtagandet av underhållsskulden ta många år.

Möjligheten att utföra planerad omfattning av exempelvis beläggingsarbeten påverkas av stadsutvecklingen och behovet av framkomlighet i staden. Det finns en växande underhållsskuld i fråga om spårvägsbanan. Ett intensivt arbete pågår för att åtgärda denna i syfte att säkerställa spårvägsbanans funktion.

Vad avser belysningsanläggningarna är det belysningskabel som står för den största eftersläpningen. Det finns även ett eftersläpande underhållsbehov på stolpar då beståndet till stor del utgörs av stolpar från 60- och 70-talet. Övriga anläggningsdelar bedöms ha en god standard i förhållande till installationsdatum och teknisk livslängd. Dagens teknik med stor andel elektronik har dock en relativt kort livslängd. I fråga om byggnadsverk är det tätskikt, kantbalk och räcken på broar samt grundläggning och betong på kajer som står för den största eftersläpningen.

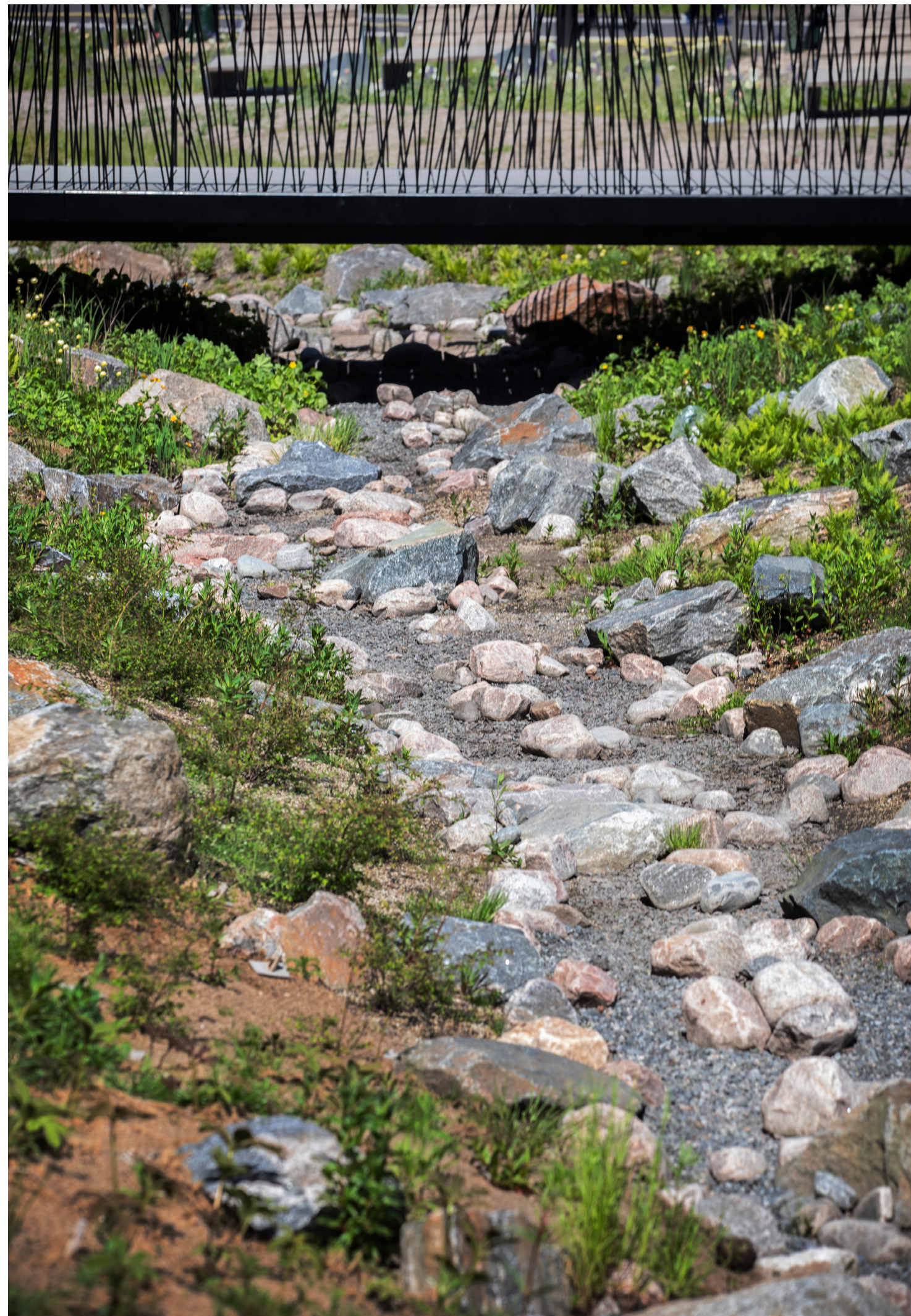
MEDSKICK

Uteblivet underhåll påverkar hur staden upplevs och kan användas. Konkret får det konsekvenser i form av akuta störningar i framkomlighet, försämrad tillgänglighet samt att hela eller delar av vissa anläggningar stängs. En årlig drift samt planerat underhåll kostar mindre än akuta reparationer. Att avhjälpa akuta skador i en anläggning innebär dessutom ofta oplanerade störningar för dem som använder infrastrukturen.

Stora delar av trafikinfrastrukturen är gamla och dimensionerade utifrån dåtidens förutsättningar. Gapet mellan underhållsbehov och tilldelade medel fortsätter att öka. Detta medför behov av att prioritera för att vidmakthålla anläggningarnas funktion på kort sikt, samtidigt som fler underhållsåtgärder behöver prioriteras mot varandra.

Det totala behovet av underhållsåtgärder under kommande år bedöms inte rymmas inte inom tilldelade medel, och viktiga underhållsåtgärder kommer att behöva senareläggas. Det innebär att det eftersläpande underhållet fortsätter att byggas upp och att anläggningarna därmed kommer att försämrans långsamt

Det är avgörande för stadens utveckling att investeringar i stadsutveckling sker i balans med en långsiktig finansiering av förvaltning och drift. Konsekvenser av uteblivet förebyggande underhåll är ökat behov av akuta åtgärder på bekostnad av det förebyggande underhållet. Detta medför att underhållsskuld och behovet av akuta åtgärder ökar ytterligare. Ytterst kan det innebära att Staden behöver skriva av anläggningen innan beräknad livslängd, för att reinvestera nytt. Detta blir ineffektivt och kostsamt för Staden.



3.11 TEKNISK FÖRSÖRJNING

ENERGI

Fler hushåll, företag och verksamheter innebär behov av olika energitekniska tjänster. En väsentlig större andel eldriven produktion och konsumtion kommer att ställa krav på nya tekniska lösningar och anläggningar. En fossilfri energiförsörjning som är robust och kapacitetsstark kommer att kräva en kontinuerlig utveckling av olika energitekniska produktions- och distributionssystem. ÖISS 2025 behandlar förutsättningar för energi som systemviktiga initiativ.

Målsättningar

Miljö och klimatprogrammets mål om ett klimatavtryck nära noll är styrande för stadens hantering av energi. Delmålen är att minska energianvändningen i bostäder och lokaler, att staden ska producera energi av enbart förnybara källor, att klimatpåverkan från transporter minskas. Därtill finns delmålet att staden ska minska klimatpåverkan genom inköp.

Göteborg Stads energiplan för 2022-2030 utgår från klimatmålet i miljö- och klimatprogrammet och utgör en grund för stadens arbete för att nå klimatmålet i de avseenden som är energirelaterade.

Planen anger att antal åtgärder som följer energitrappan genom att ett minskat energibehov, att återvinna energi, använda förnybar energi och sist använda ändliga resurser där inga andra alternativ återstår.

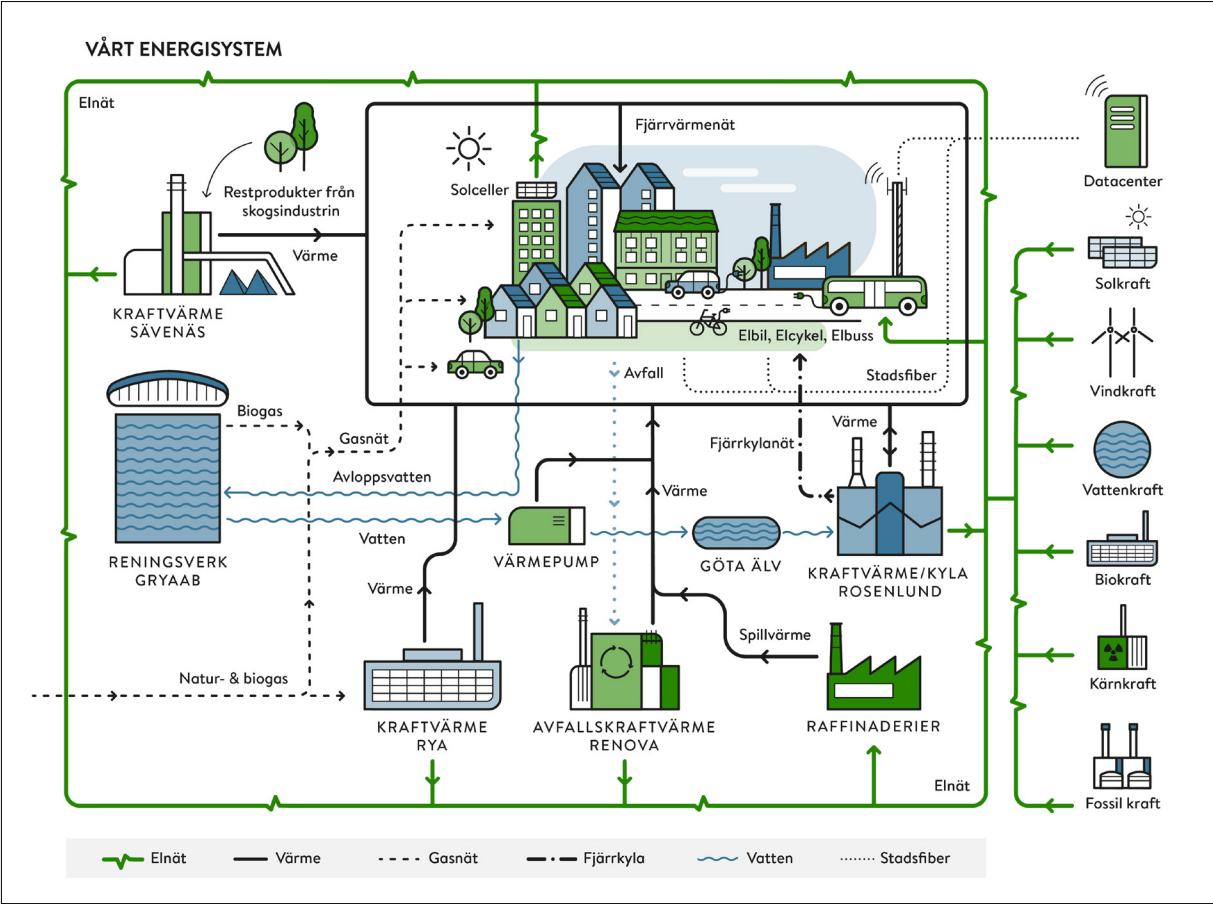
Förutsättningar

Göteborg stads utveckling är beroende av en bred uppsättning av energitekniska tjänster. En stor del av dessa tjänster ägs och tillhandahålls av Göteborgs Stad genom Göteborg Energi. Utöver dessa finns privata aktörer som kan tillhandahålla andra typer av tjänster, exempelvis laddinfrastruktur och energioptimering inom fastigheter. Göteborg Energi levererar lösningar för fjärrvärme, fjärrkyla, stadsfiber, elnät, elöverföring, en mindre del elproduktion samt gas.

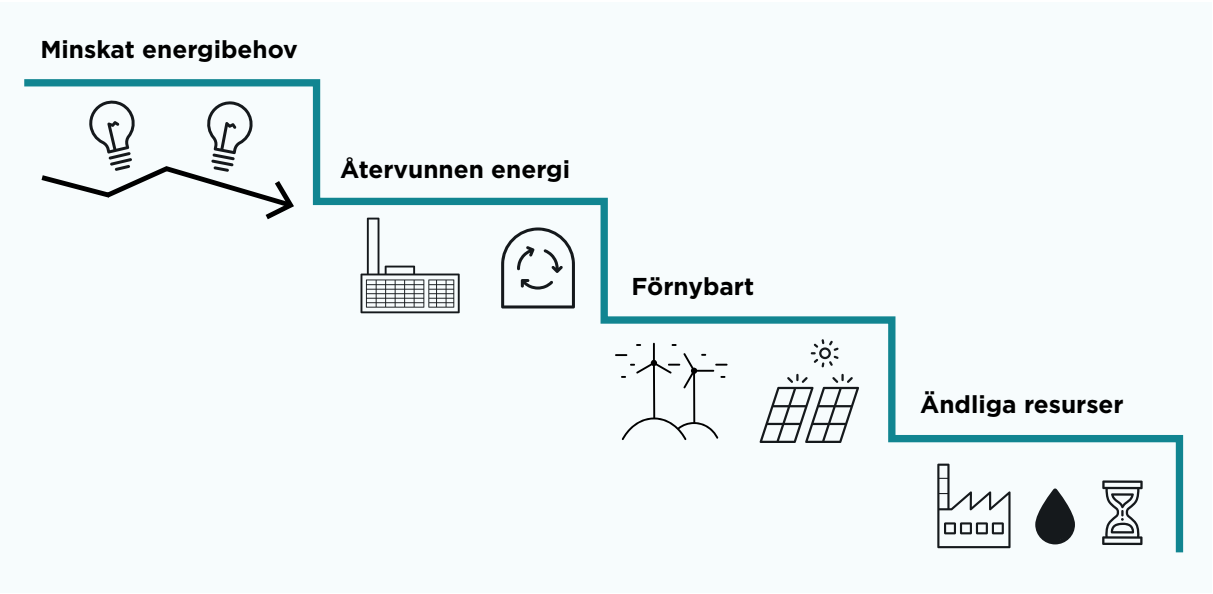
I Göteborgs elnät gäller att alla kunder har rätt att ansluta sig till nätet. Lokalnätsägaren, till exempel Göteborg Energi i Göteborgs kommun, har en monopolställning i sitt geografiska område genom beslut om tillstånd enligt ellagen, nätkoncession. Elnätet i Sverige består av stamnätet - med statliga Svenska kraftnät som ansvarig, regionnätet - där flera aktörer finns, men där Vattenfall är ansvarig för anslutningar mot Göteborg samt lokalnäten - där vi hittar lokala energibolag.

För fjärrvärme, fjärrkyla, gas, elöverföring och stadsfiber har Göteborg Energi inget monopol och det finns därmed ingen anslutningsplikt. Produkterna är fullt konkurrensutsatta av andra leverantörer som kan leverera produkter för samma ändamål.

Fjärrvärme finns i stora delar i Göteborg och en stor del av nätet byggdes under 60- och 70-talet då svenska staten subventionerade delar av utbyggnaden. Fjärrvärmens omfattande utbyggnad bidrar till stora samhällsekonomiska vin-



Figur 3. Energisystem ur Energiplanen (Illustration: Göteborg Energi)



Figur 4. Energitrappa

ster i form av ett effektivt resursutnyttjande av överskottsvärme från industrier och sopförbränning. Fjärrvärmenätet står dock inför ett stort förnyelsebehov då nätet på många platser i staden är föråldrat och har nått sin tekniska livslängd. Detta medför stora investeringar och stora projekt i stadsrummet som skapar tillfälliga olägenheter där mark tas i anspråk och trafik kommer att påverkas.

Fjärrvärmen produceras i första hand från rest- och spillvärmekällor, i andra hand av förbränning av biobränslen och i sista hand en marginell del som fortsatt kommer från fossila källor. I och med utbyggnaden av Rya biokraftvärmeverk kommer fjärrvärmen i Göteborg inom kort vara helt fossilfri. Fjärrkyla är en yngre produkt än fjärrvärme och började byggas ut under tidigt 2000-tal. Idag finns fjärrkylanätet utbyggt i stora delar av centrala Göteborg.

Användningsområdet är främst till för att kyla verksamhetslokaler och kontor, men där bostäder kan bli intressant i framtiden. Kylan produceras primärt från Rosenlundverket, och tar kyla från älven samt använder överskottsvärme i fjärrvärmenätet som bränsle för att producera mer kyla. Med tanke på den höga byggtakten och förtätningen i centrala Göteborg finns stor potential för fjärrkyla att bli en produkt som kan bidra med både gott ekonomiskt resultat och en hög energieffektivitet jämfört med alternativa kyllosningar.

Gasnätet är i Göteborg en gammal produkt med anor från början av 1900-talet. Användningsområdena för gas har under åren skiftat och just nu används det i stor utsträckning för tillverkningsindustrierna och för att värma lager och logistiktor på platser där fjärrvärmenätet inte är utbyggt. Gasen fyller fortsatt en viktig funktion i Göteborgs energisystem, där användandet avlastar elnätet avsevärt.

Stadsfiber är en tjänst som är avgörande för en fungerande stad i form av dataöverföring och datacenter med serverutrustning. Produkten är avgörande för all form av digital kommunikation så som mobiltelefoni, internet, kommunikationssystem för utryckningsfordon, med mera.

MEDSKICK

Den stora energitrenden i industri- och transportsektorn är just nu elektrifiering. Detta innebär en kapacitetsutmaning i elnätet. Elektrifieringen är viktig för att minska samhällets klimatpåverkan genom att fossila energikällor ersätts av el producerad av förnybara energislag. En del av elektrifieringen är tillverkning och användning av batterier i transportsektorn, vilket i sin tur behöver infrastruktur för laddning. En annan stor del i elektrifieringen i Göteborg är raffinaderiernas ökande användning av el för att minska klimatpåverkan i sin verksamhet.

Merparten av Göteborgs elbehov importeras från källor utanför stadens kommungräns, där det just nu finns en flaskhals i form av kapacitetsbrist i stam- och regionnät. Ansvaret för tilldelning av effekt till Göteborg finns hos regionnätsägaren Vattenfall och stamnätsägaren Svenska Kraftnät. Göteborgs och Västsveriges behov av el växer i mycket större takt än utbyggnadstakten av nätet till regionen och kommunen. Tillståndprocesserna taktar inte med behovet och nuvarande prognos är att kapaciteten i elnätet kommer möta behovet först 2035.

För att nätutbyggnaden inte ska hämma den industriella utvecklingen och omställningen arbetar Göteborg Energi med andra åtgärder för att det befintliga elnätet kan användas mer effektivt. En åtgärd är att det kommer bli dyrare att belasta elnätet hårt under vintern då behovet är som störst. Genom handelsplattformen Effekthandel Väst är det även möjligt att premieras med lägre priser om det går att sänka sin elförbrukning. Nya stora elnätskunder kommer även ha villkor i sina avtal där Göteborg Energi som nätägare har rätt kräva att kunderna minskar sin användning om andra åtgärder inte räcker till vid brist på el. För att undvika det sistnämnda samarbetar Göteborg Energi med Svenska Kraftnät för att möjliggöra drift av Rya kraftvärmeverk för att producera el under de korta perioder då behovet är som störst.

Göteborg har det stora privilegiet att ha ett väl utbyggt fjärrvärmenät som redan kraftigt bidrar till att minska belastningen på elnätet eftersom fjärrvärme kan användas i stället för el när behovet är som störst. Det är därför viktigt att även framöver möjliggöra anslutning till fjärrvärmenätet i så stor utsträckning som möjligt för nya byggnader. Minskad elanvändning under årets kallaste perioder bidrar också till lägre priser under dessa månader. Detta gynnar elektrifieringen ur ett ekonomiskt perspektiv och snabbar därför på utvecklingen.

VATTEN

Fler människor innebär en ökad användning av vatten- och avloppssystemet. Även ett förändrat klimat påverkar VA-systemet. VA-anläggningen har kontinuerligt behov av uppgradering och reinvesteringar för att säkra åtaganden till abonnenter och för att infria över tiden skärpta krav från livsmedels- och miljölagstiftning. Nya systemdelar som behövs för att tillgodose behovet av allmänna vattentjänster behöver ske kontinuerligt och samordnat i staden. ÖISS 2025 behandlar förutsättningar för utveckling av VA-anläggningen som systemviktiga initiativ.

Stadsutveckling innebär att ledningsnätet behöver byggas ut till nya abonnenter. Det handlar oftast om utbyggnad av lokalt ledningsnät men i vissa fall behövs uppdimensionering av huvudledningsnätet i större utsträckning. Behovet av investeringar vid utbyggnad av ledningsnät i samband med stadsutveckling varierar stort inom staden.

Övergripande målsättningar för vatten och avlopp

Den övergripande målsättningen för dricksvattenförsörjningen är att ”alla ska ha säker tillgång till hälsosamt och gott vatten på ett långsiktigt hållbart sätt”. Vatten- och avlopp som verksamhet är också styrd av speciallagstiftning med kontinuerligt skärpta kvalitetskrav.

De mer specifika, långsiktiga målen för dricksvattenförsörjningen är ökad leveranssäkerhet, hälsomässigt säkert och gott dricksvatten, hållbar användning av dricksvatten, miljömässigt hållbar verksamhet och robust dricksvattenförsörjning.

De långsiktiga målen för avloppshantering är robusthet, miljömässigt hållbart, minskad påverkan på recipient och färre översvämningar i byggnader. I förvaltningens långsiktiga planer för dricksvattenförsörjning och avloppshantering finns det indikatorer med målnivåer angivna för att uppnå målen.

Vatten- och avloppsledningsnätet är förlagt under mark, till stor del utmed väg och gata. Tekniskt komplexa anläggningar så som vattenverk, pumpstationer och reservoarer ligger till stor del ovan mark. Vatten- och avloppssystemets ytanspråk i staden är mycket litet relativt till systemets storlek och utbredning. Det är främst under anläggningsfasen för ledningsarbeten som mer plats krävs och behöver samordnas med övriga initiativ.

Förutsättningar för dricksvattenförsörjning

Dricksvattenförsörjning är en kritisk del av Göteborgs infrastruktur och dricksvatten är vårt viktigaste livsmedel. I Göteborgs dricksvattensystem tas råvatten från Göta älv och leds till två vattenverk; Alelyckan och Lackarebäck. Här renas vattnet för att sedan pumpas ut och distribueras via ledningsnätet till stadens invånare. Dricksvatten levereras även till flera av Göteborgs grannkommuner.

I dagsläget finns det flera potentiella riskhändelser som kan medföra långvariga och storskaliga avbrott inom dricksvattenförsörjningen. För att minska riskerna

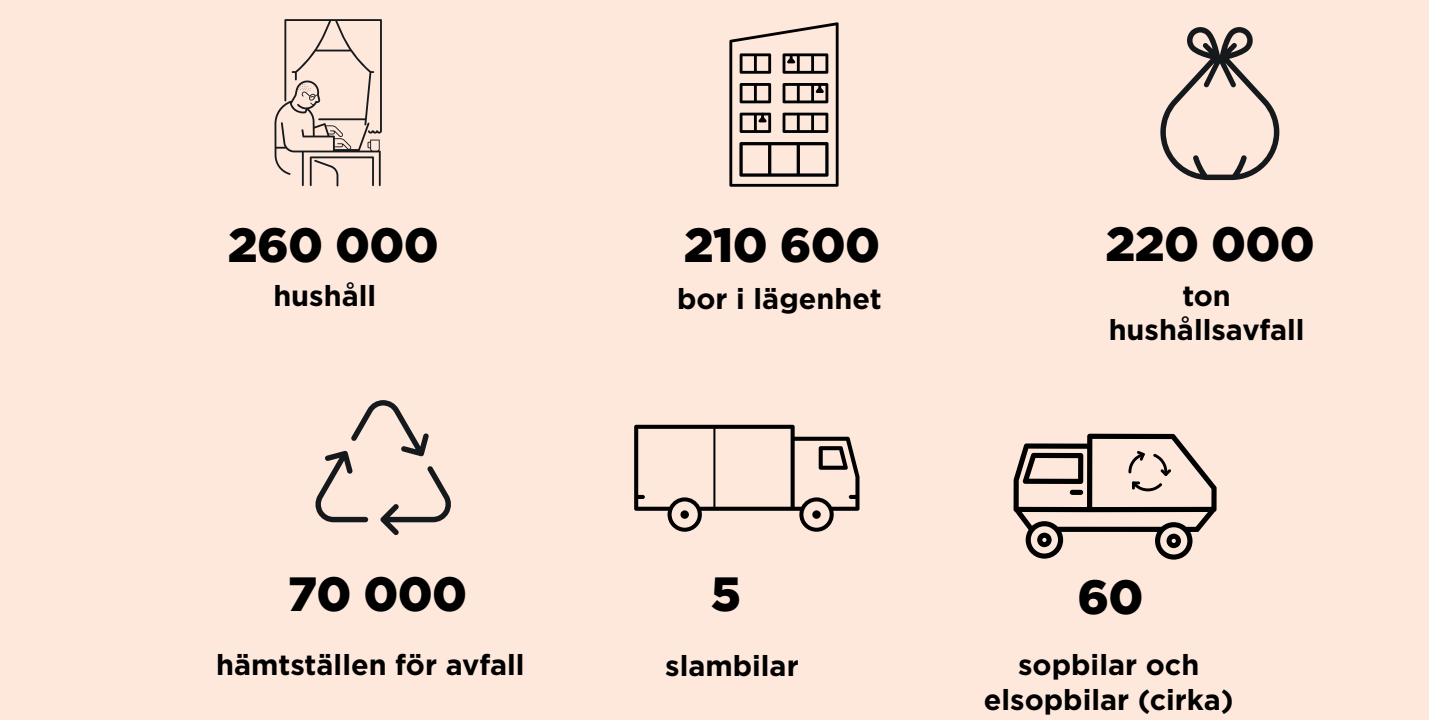
DRICKSVATTENDISTRIBUTION



AVLOPPSLEDNINGSNÄTET



AVFALLSHANTERING



behövs det en ökad leveranssäkerhet både i råvattensystemet, vid vattenverken samt det storskaliga distributionsledningsnätet. Detta utgörs till stor del av nyinvesteringar och utgör ungefär hälften av de samlade investeringarna på dricksvattensystemet.

Underhållsskuld dricksvattenförsörjning

För att upprätthålla ett robust dricksvattensystem behöver dricksvattensystemets olika delkomponenter att vidmakthållas. Den mest omfattande utbyggnaden av dricksvattensystemet gjordes under 1960-talet. Nu har många delar av systemet nått sin tekniska livslängd och behöver ersättas, vilket kräver stora reinvesteringar. Projekten omfattar förnyelse av råvattenanläggningar, vattenverk samt dricksvattenledningsnätets alla delar inklusive pumpstationer och reservoarer. Förnyelsetakten behöver ligga på en nivå som skapar hållbarhet över tid med hänsyn till behov, ekonomi och leveranssäkerhet.

Olika stadsutvecklingsinitiativ genom exploatering innebär ofta att dricksvattenledningar behöver byggas ut till nya abonnenter. Det handlar oftast om utbyggnad av lokalt ledningsnät men i vissa fall behövs uppdimensionering av huvudledningsnätet i större utsträckning. Behovet av investeringar vid utbyggnad av dricksvattenledningsnät i samband med stadsutveckling varierar stort inom staden.

MEDSKICK DRICKSVATTEN

De största investeringarna på dricksvattensystemet är kopplade till systemviktiga åtgärder som behövs för den befintliga staden. Dessa har hög prioritet och genomförs oberoende av stadsutvecklingsprojekt.

Förnyelse och nyförläggning av VA-ledningar i stadsmiljö är komplicerat och kostsamt. Målet om fördubblad förnyelsetakt kommer att innebära fler ledningsprojekt och ökat behov av samordning. Stora besparingsmöjligheter finns om ledningsarbetet kan utföras i samband med stadsutveckling och exploatering.

AVLOPP

Förutsättningar för avloppshantering

Avledning av avloppsvatten innebär avledning av spillvatten och dagvatten i den allmänna VA-anläggningen. Spillvatten och kombinerat avlopp avleds till Gryaab för avloppsrening. Dagvatten avleds till recipient. Inom centrala Göteborg är en stor del av avloppsledningsnätet kombinerat nät, det vill säga att spillvatten och dagvatten avleds i samma ledning. Kombinerat system är gjorda så att avloppsvatten kan bräddas till närliggande recipient vid höga flöden för att förhindra mark- och källaröversvämningar. Kombinerat avloppsledningsnät förekommer med högst koncentration inom innerstaden och

östra mellanstaden. I resterande delar av ledningsnätet avleds spillvatten i egen ledning.

Kretslopp och vatten arbetar för en långsiktig robust avloppsavledning och följer upp sina mål genom indikatorer med målnivåer. Systemviktiga åtgärder avgörande för en robust avloppsavledning innebär bland annat att upprätthålla en hög förnyelsetakt på avloppsledningsnätet, minska andelen tillskottsvatten och separera kombinerade ledningssystem när det är samhällsekonomiskt motiverbart. Kretslopp och vatten arbetar även ständigt med renovering av avloppspumpstationer, bland annat för att minska risken för påverkan från avloppsvatten på stadens recipienter.

Den långsiktiga planeringen är avgörande för att bibehålla en robust och hållbar avledning och rening av avloppsvatten och ligger bland annat till grund för en sund utveckling av Va-taxan.

Underhållsskuld avloppshantering

VA-anläggningen har kontinuerligt behov av uppgradering och reinvesteringar för att säkra åtaganden till abonnenter och för att infria över tiden skärpta krav från livsmedels- och miljölagstiftning. Det är avgörande för stadens utveckling att investeringar i stadsutveckling sker i balans med en långsiktig finansiering av förvaltning och drift av bland annat VA-systemet.

Konsekvenser av uteblivet förebyggande underhåll är ökat behov av akuta åtgärder på bekostnad av det förebyggande underhållet. Detta medför att underhållsskuld och behovet av akuta åtgärder ökar ytterligare. Ytterst kan det innebära att Staden behöver skriva av anläggningen innan beräknad livslängd, för att reinvestera nytt. Detta blir ineffektivt och kostsamt för Staden.

MEDSKICK AVLOPPSHANTERING

Avloppssystemen är gamla och att bibehålla funktion och status kräver stora resurser. Inom vissa ut av stadens delområden finns det behov av storskaliga åtgärder på avloppsnätet som är avgörande för att stadsutveckling kan ske.

För att kunna uppnå god status i stadens vattenförekomster behöver taden fortsätta arbeta med områdesvisa planer för dagvattenhantering för att möjliggöra en mer områdesinriktad hantering av vattenfrågor tidigt i planprocessen, snarare än lösningar i enskilda detaljplaner.

Kretslopp och vatten kommer även behöva fortsätta anlägga dagvattenreningsanläggningar. Detta kommer att kräva samordning av stadens övriga planer och projekt då anläggningarna innebär markanspråk både inom befintlig stad och i stadsutvecklingsprojekt.

AVFALL

Fler människor innebär en ökad volym av avfall. Återbruk, materialåtervinning eller energiåtervinning kan bidra till att avfallsvolymer hålls nere. Anläggningar som bidrar till en cirkulär ekonomi behöver finnas som en del i stadens utveckling. ÖISS 2025 behandlar förutsättningar för avfall som systemviktiga initiativ.

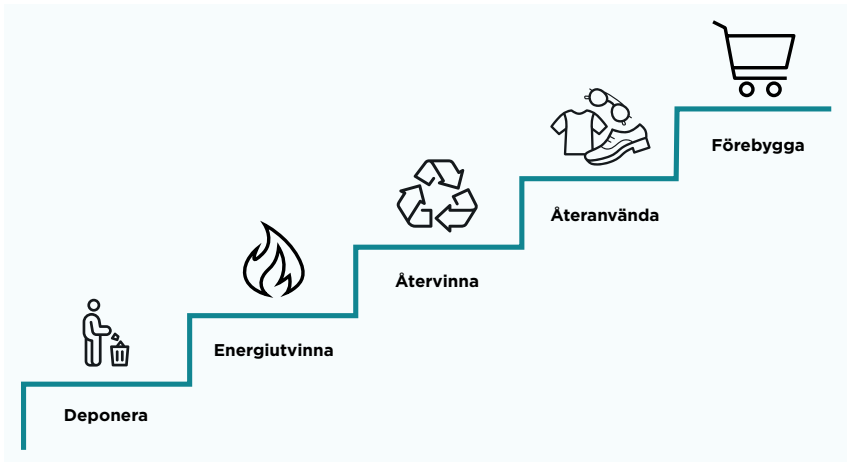
Övergripande målsättningar

I Göteborgs stads avfallsplan 2021–2030, vilken bygger på ett regionalt samarbete i Göteborgsregionen finns mål om att förebygga och begränsa nedskräpning och att förebygga avfall. Är det gäller avfallsförebyggande åtgärder bygger avfallsplanen på samverkan mellan staden och de som hushåll och företag som bor och verkar i kommunen.

Förutsättningar

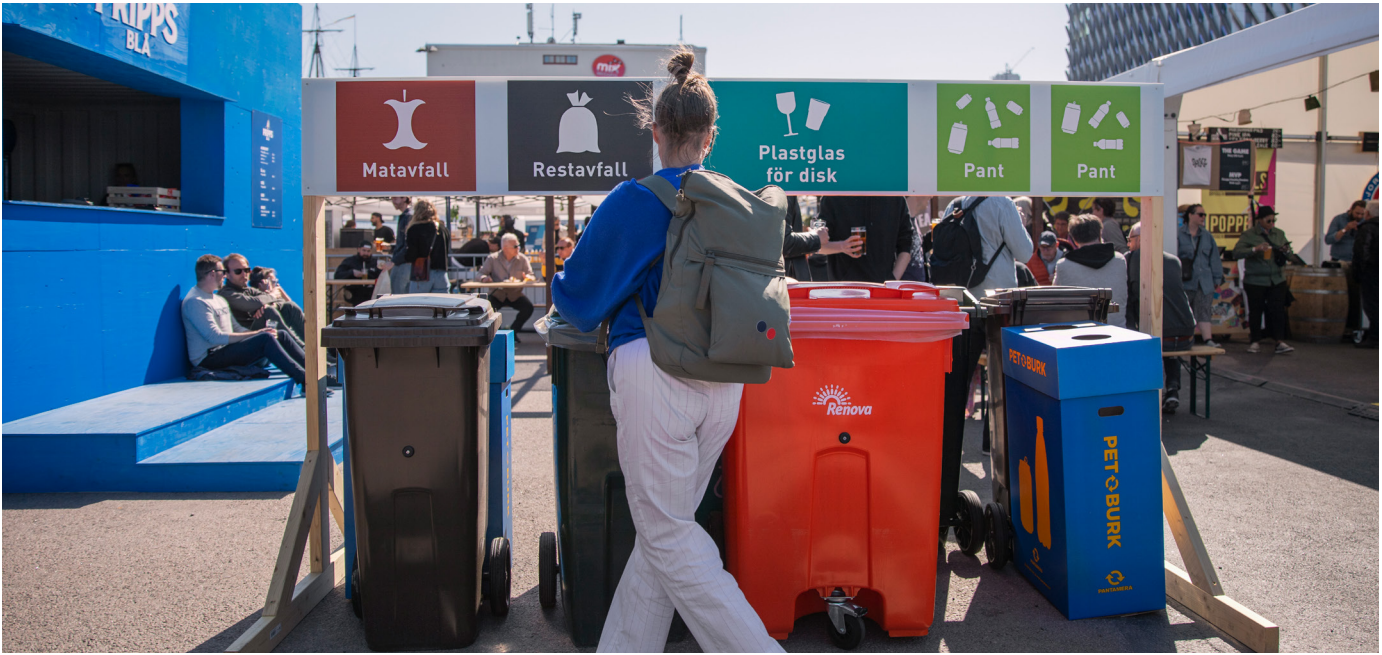
Insamling och behandling av avfall är en viktig infrastruktur för en fungerande och hållbar stad. Hållbar avfallshantering innebär att minimera avfallets negativa inverkan på miljö och människors hälsa. Avfallsverksamheten ska ta tillvara resurser i avfallet genom återvinning och avgifta kretsloppet genom att samla in farligt avfall.

Avfallshanteringen innefattar fyra delprocesser, förebygga avfallens mängd, skapa förutsättningar för avfallshantering, samla in avfall och behandla avfall. Alla delprocesser behöver plats i staden där ansvaret är fördelat på olika parter. Fastighetsägarna har ansvar för att avsätta plats för insamling av avfall till exempel för soprum och kärl.



Figur 5. Avfallstrappan

Kommunen ansvarar för samlingsverksamheten i form av återvinningsstationer där förpackningar samlas in, samt återvinningscentraler där grovavfall, farligt avfall med mera samlas in. Förutom tillgång till fordon behöver insamlingsverksamheten plats i staden avsedd för angöring för att hämta avfall och för omlastning och sortering. Kommunen ansvarar också för de nedlagda kommunala deponierna och tillhörande anläggningar.



Behandlingen av avfall ska vara den miljömässigt bästa utifrån avfallshierarkin och genom tjänster och insamlingssystem ska avfallsströmmar styras till rätt behandlingsmetod. Mer avfall ska förebyggas, återanvändas och återvinnas och andelen avfall till förbränning och deponi ska minska. Lagstiftning ställer ständigt högre krav på avfallsinsamling för att öka graden av återvinning och minska miljö- och climateffekterna av producerat material som kan bli avfall. Avfallsförebyggande åtgärder innefattar både ökad återanvändning och förberedelse för återanvändning samt information- och kommunikationsåtgärder med syfte att utveckla brukarnas beteende och förhållningssätt.

Lagkravet om fastighetsnära insamling av avfall (restavfall, matavfall och förpackningar) samt krav på ökad utsortering innebär att kommunen behöver utöka verksamheten med upphandling av hämtningstjänster samt nya behållare och att fastighetsägarna behöver skapa plats för dessa. Återvinningsstationerna behöver även utvecklas för att uppfylla krav som lättåtkomliga samlingsplatser. Exploateringsförvaltningen ansvarar för masshanteringsplatser för att minimera transporter.

MEDSKICK AVFALL

I alla delar av Göteborgs Stad behövs utrymme för fastighetsnära avfallsinsamling, återvinningsstationer, återvinningscentraler och kretsloppsparkar som gör sortering och återbruk möjligt. Framkomlighet och angöring för fordon behöver säkerställas i ett tidigt skede av stadsutvecklingen.

Det råder idag brist på masshanteringsplatser. Lämplig plats behöver hittas för att säkerställa möjlighet för återanvändning av massor från bygg och anläggning och för att undvika onödiga transporter.

3.12 VATTENSTATUS

Övergripande målsättningar

En ekologiskt hållbar stad med en hög biologisk mångfald behöver säkerställa renare hav, sjöar och vattendrag. Miljöbalken anger miljökvalitetsnormer (MKN) för yt- och grundvatten som innebär lagstadgade krav på att staden ska arbeta för att normen ska nås vid en viss tidpunkt och att åtgärder som försämrar statusen inte får tillåtas.

Förutsättningar

Generellt har Göteborgs vatten dålig status och omfattande åtgärder krävs för att staden ska klara gällande miljökvalitetsnormer. Orsaken till att statusen inte är god i sjöar och vattendrag beror på påverkan från många olika aktörer och verksamheter inom avrinningsområdena. Problemområden är övergödning, fysisk påverkan, miljögifter och dagvatten.

MEDSKICK VATTENSTATUS

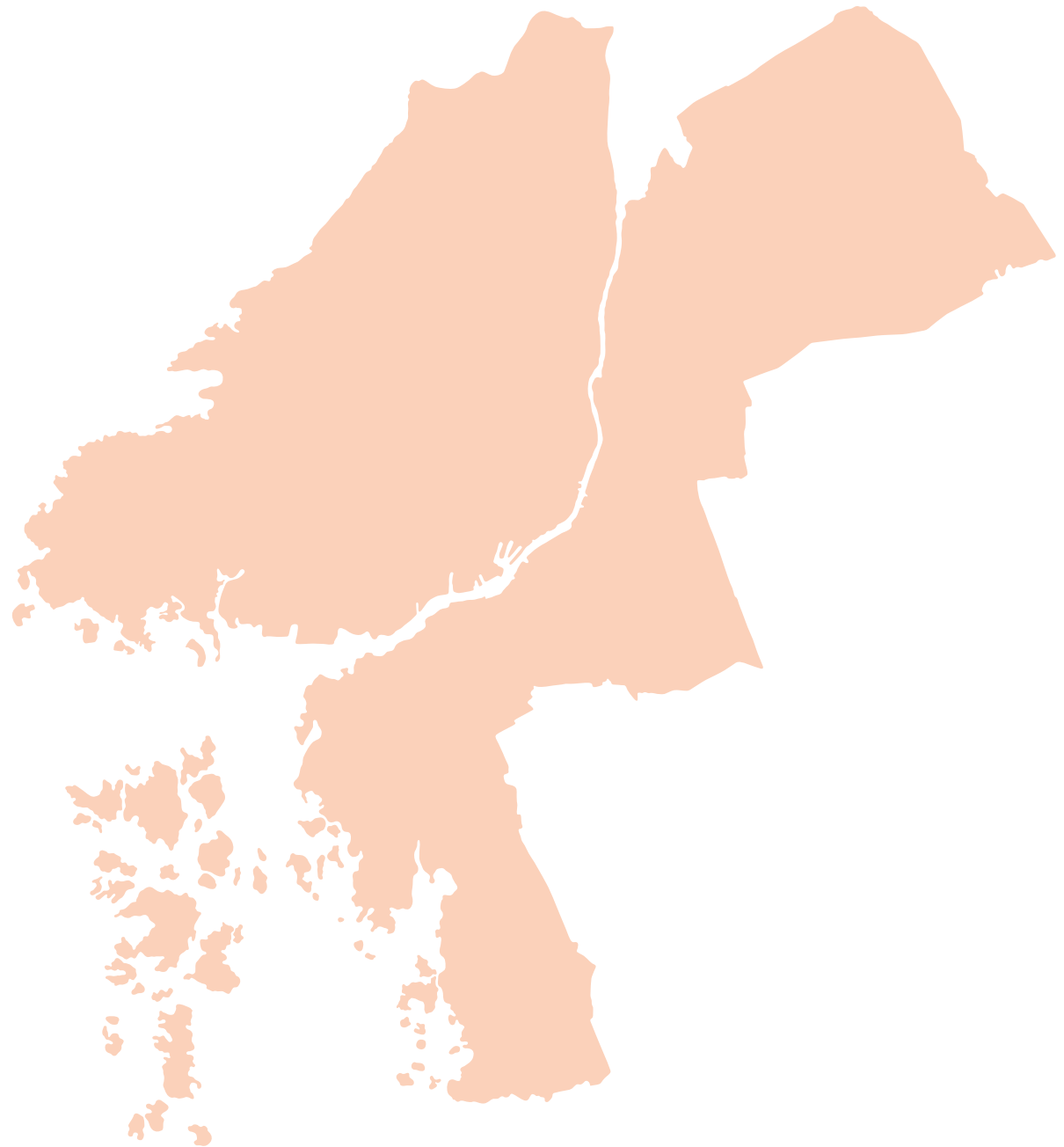
De ur stadsutvecklingssynpunkt viktigaste åtgärderna för att förbättra statusen på vattendragen är att minska belastningen av föroreningar från stadens dagvatten, utveckla vattendragens ekologiska kantzoner samt genomföra förbättrande åtgärder i vattenmiljön. För att kunna rena dagvatten krävs tillräcklig yta. Staden får inte försämma vattendragens status utan behöver förbättra den samtidigt som staden utvecklas och förtätas med bostäder och verksamheter.

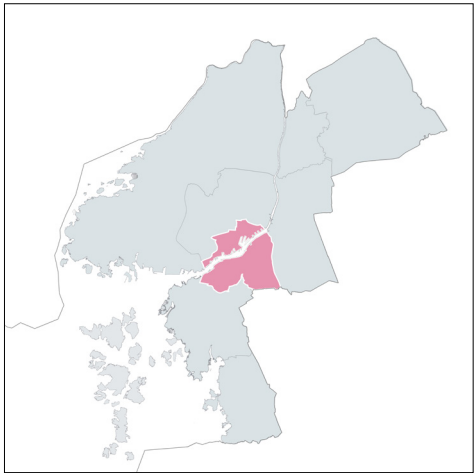
Det behövs storskaliga, ytliga, gröna lösningar som dammar/våtmarker för att lösa reningsbehov av vattendragen. Åtgärderna för att klara miljökvalitetsnormerna för vatten kräver tillräckligt utrymme och behöver samordnas med övrig planering och kommande förslag för stadens blågröna stråk.

Att avsätta ytor för dagvattenrening och fördröjning bedöms vara kostnadseffektivt. Reningsåtgärder behövs även i befintligt byggd stad för att kunna förbättra eller bibehålla vattenkvaliteten i våra vattendrag.

4. OMRÅDESVISA BESKRIVNINGAR OCH BEROENDEN

I det här kapitlet beskrivs områdesspecifika förutsättningar för stadsutveckling, som behov och brister inom respektive delområde.





STADSUTVECKLINGS- INITIATIV

- Evenemangsområdet och Gårda
- Centralenområdet
- Frihamnen
- Backaplan
- Lindholmen
- Mölndalsåns dalgång
- Södra Älvstranden - Stenpiren till Järnvågen
- Södra Älvstranden - Järnvågen till Klippan
- Omvandlingsstråk Hjalmar Brantingsgatan
- Gullbergsvass

4.1 INNERSTADEN

Enligt översiktsplanen finns potential för innerstaden att utvidgas, framför allt genom att stadskärnan växer över älven. Innerstaden har potential för omkring 30 000 – 35 000 nya bostäder till år 2050. Den största potentialen finns i Älvstadens omvandlingsområden, både norr och söder om älven. I innerstaden finns även stor potential att omhänderta och utveckla stadsliv kring nya och befintliga noder. Noderna har olika förutsättningar för stadsutveckling. Det kan handla om alltifrån förtätning och omvandling av bebyggelse till utveckling av stadsmiljön.

Centrala Göteborg spelar en särskilt viktig roll för akademi och näringsliv. I de täta stadsmiljöerna i regionens kärna finns goda förutsättningar för interaktion och möten mellan människor och verksamheter, något som många företag och branscher gynnas av. Här behöver det finnas plats för både stora och små företag inom en bredd av branscher.

Blandad stadsbebyggelse

Nuvarande prognoser (2024–2050) visar cirka 28 000 färdigställda bostäder och möjlighet till cirka 80 000 nya jobb i innerstaden fram till 2050.

Det pågår flera större stadsutvecklingsprojekt i innerstaden, framför allt i omvandlingsområden. Projekten befinner sig i olika skeden från tidig analys till genomförande. Gullbergsvass är det större omvandlingsområdet i innerstaden där det för närvarande inte pågår någon planering och som inte är medräknat i nuvarande bostadsprognos. För att realisera potentialen om nya bostäder och arbetsplatser finns både behov av och stor potential i att koncentrera den största utbyggnaden i innerstaden till Älvstadens omvandlingsområden, både för en växande stadskärna och för staden i stort. Samtidigt finns det stora utmaningar med att koppla samman stadsstrukturen på ömse sidor av älven. Det råder stora svårigheter att få till tillräckligt med friyta för kommunal service i stora delar av innerstaden. Inom hela geografin finns det konkurrens om ytor, vilket leder till att projekt och förfrågningar nu naggar i ytor som tidigare har sparats.

Innerstaden karaktäriseras idag av en stor mängd arbetsplatser på en koncentrerad yta. I nya projekt bör en högre blandning av verksamheter och bostäder eftersträvas för attraktiva och levande miljöer över tid. Goda boendemiljöer behöver utvecklas i Frihamnen och Gullbergsvass för att kompensera den höga andelen av arbetsplatser i Centralenområdet, den befintliga stadskärnan och Lindholmen. Det råder en geografisk obalans med högt tryck på ny kontorsbebyggelse i innerstaden söder om älven. För att stadskärnan ska växa över älven bör kontorsprojekt norr om älven prioriteras framför ytterligare arbetsplatser söder om älven. I den utvidgade innerstaden är det de lägen som får ny regional tillgänglighet med kollektivtrafik som har potential att avlasta dagens kommersiella centrum (centralstationen, Avenyn och innanför vallgraven); därmed är det där som ny kontorsbebyggelse ska eftersträvas. Nya noder i innerstaden bör ges rätt förutsättningar i stadsstrukturen för att utbyggnadspotentialen ska realiseras.

Enligt Vision Älvstaden ska Hjalmar Brantingstråket mellan Wieselgrensplatsen och Centralenområdet omvandlas till ett stadsmässigt stråk för att bygga



Harry Hjörnes plats.

samman staden och skapa starka stråk över älven. I översiktsplanen är Hjalmar Brantingstråket från Hisingsbron till Sommarvädersgatan utpekade som ett omvandlingsstråk vilket innebär att det finns potential att möjliggöra utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt att öka de lokala stadskvaliteterna.

Sträckan mellan Kvillebäcken och Hisingsbron har studerats i en rad olika projekt. Pågående planering i till exempel Backaplan och Frihamnen är beroende av att denna del av stråket hanteras. Inget arbete har tagit ett helhetsgrepp kring hela stråket vilket skulle behövas för att identifiera eventuellt ytterligare exploateringsmöjligheter samt hur stråket kan bli mer stadsmässigt. En viktig förutsättning som behöver studeras för hela stråket är kollektivtrafikens framtida anspråk.

Planering och byggande fram till 2030

Bostadsprognosen (2024) redovisar cirka 9 000 färdigställda bostäder i innerstaden fram till 2030. Detaljplanearbete pågår för större delen av dessa bostäder men det finns också en hel del som är under utbyggnad, till exempel Fixfabriken. De största bostadsvolymer på kort sikt finns i stora stadsutvecklingsprojekt som Backaplan, Lindholmen och Eriksberg på Hisingen, samt Mölndalsåns dalgång och Norra Masthugget söder om älven.

Baserat på pågående planering och lagakraftvunna detaljplaner finns potential för ett tillskott på cirka 20 000 arbetstillfällen i innerstaden fram till 2030. Dessa

Läs mer

Lokalbehovsplaner för
grundskola och förskola

finns främst i Centralenområdet, Norra Masthugget och Volvo Lundby, stora volymer finns även i andra delar av innerstaden.

Planering och byggande 2031-2040

Även efter 2030 finns planeringsmässiga förutsättningar för relativt stora volymer bostäder i innerstaden. Sammantaget rör det sig om cirka 13 000 tillkommande bostäder. Många av projekten är i tidiga planeringsskeden eller har endast beviljats positivt planbesked. Det finns därför en osäkerhet om när i tid och hur mycket av detta som kommer att färdigställas. Utbyggnadstakten förväntas vara något högre i innerstaden på Hisingen än söder om älven.

Exempel på större projekt där utbyggnad förväntas kunna ske under denna tidshorisont är delar av Frihamnen och Södra Älvstranden, etappen Järnvägen – Klippan. Det finns även planeringsmässiga förutsättningar för stora volymer av arbetsplatser i innerstaden efter 2030. Baserat på pågående planering och tidiga projektidéer rör detta sig om i storleksordningen 40 000 tillkommande arbetstillfällen i området. Även här handlar det i stor utsträckning om utbyggnad i Centralenområdet, Lindholmen och Backaplan.

Utblick efter 2040

Efter 2040 förväntas utbyggnaden av flera större områden fortsätta, såsom Lindholmen, Frihamnen och Södra älvstranden. Gullbergsvass och Södra älvstranden, Järnvägen till Klippan, är de större omvandlingsområden i innerstaden som inte finns medräknade i nuvarande bostadsprognos.

Lokaler för kommunal service

På kort sikt finns inget behov av att utöka med fler förskoleplatser i innerstaden utifrån att befolkningsökningen för åldersgruppen är negativ. Det finns fortsatt ett behov av att ersätta förskolor med tillfälliga bygglov för att möta befintligt behov. Däremot finns det ett underskott i vissa mellanområden som Olive-dal-Haga-Annedal-Änggården, Norra Centrum och Kvilebäcken, vilket kommer att innebära en förskjutning av platser inom området.

På medellång sikt ökar behovet av fler förskoleplatser, inom till exempel Norra älvstranden. Lokalbehovsplanen för grundskola redovisar ett flertal pågående projekt på kort och medellång sikt. Tidsbegränsade lov behöver ersättas med permanent byggnation. På längre sikt har även några behov identifierats, såsom skolor inom Frihamnsområdet, Evenemangsområdet och Centralenområdet.

Anläggningar för idrott och fysisk aktivitet och föreningsliv

I innerstaden finns anläggningar som är viktiga för Göteborg som destination och som vardaglig idrottsmiljö för stadens invånare. I innerstaden planeras nybyggnation av de mest besöksintensiva anläggningarna för idrott och motion. Nuvarande simhall Valhallabadet har beslutats att ersättas med ett nytt centralbad. Nytt centralbad, ersättande av hallar för Valhalla sport och omlokalisering av bredd- och elitarena för bollsport är angelägna projekt.

Lokaliseringsarbete pågår för en ny simhall i Majorna-Linné. I närtid planeras en utökning av Lundbybadet och ersättningsishall för Rambergsrinken. Det på-



Jubileumsparken med jubileumsbadet.

går arbete i olika skeden för fyra nya sporthallar i innerstaden. Utöver dem pågår ett antal skolutvecklingar med idrottshall som kan bli tillkommande resurser för idrottsverksamhet. I närtid planeras dels en idrottshall i västra delen av innerstaden, dels en vid utvecklingen av Backaplansområdet. Fortsatt utveckling på norra Älvstranden med start av planprogram för Frihamnen aktualiserar sport-hallsnominering i området. Lundbystrandshallen behöver säkerställas. Bostads- och skolutveckling med idrottshall driver i närtid en något förändrad struktur på Mossens IP.

En ersättning för den nedbrunna Slotsskogshallen behövs i nutid. De bollplaner som finns vid nuvarande Valhalla IP behöver ersättas. Temporär ersättningsanläggning för Valhalla IP planeras på Heden.

Offentliga rum och mötesplatser

I uppföljningen av översiktsplanen konstateras att torgytorna i innerstaden är högtintressanta för att utveckla tillgängliga vistelseytor och ge plats för mer grönska och ekosystemtjänster, i synnerhet de som idag används för bilparkering. Det gäller bland annat Skanstorget, Hagabion och Pusterviksplatsen.

Med tanke på bristen på möjliga ytor för att tillskapa bostadsnära parker, i syfte att möta underskottet, har alla torg och parker i innerstaden stor betydelse. Om torgytorna i innerstaden bebyggs kommer det påverka upplevelsen av Göteborg och möjligheten för göteborgarna att nyttja innerstaden som en ändamålsenlig livsmiljö. Konsekvensanalys behöver göras på en övergripande nivå för innersta-

den, för strukturen av offentliga rum och mötesplatser, inte endast för enskilda detaljplaner.

Grönstruktur

Inom innerstaden finns stadsparkerna Trädgårdsföreningen, Kungsparken, Vasaparken, Renströmsparken (Näckrosdammen), Keillers park och Färjenäsparken, samt stadsdelsparkerna Sörhallsberget, Sannaparken, Söderlingska parken, Skansparken, Haga kyrkoplan, Burgårdsparken och Guldhedsdalen. Översiktsplanen redovisar Vallgravsstråket, Fattighusån, Gullbergsån, Mölndalsån och Kvillebäcken som blågröna stråk, samt framtida älvstråk längs norra och södra sidan av Göta Älv. Tre nya stadsparker planeras inom innerstaden: Sjöbergen, Gullbergsvass och fortsatt utveckling av Jubileumsparken. Sex framtida stadsdelsparker planeras: Propellerparken, Kvillebäcksparken, på Masthuggskajen respektive Ringön, samt Stuxbergsparken-Buråsparken som föreslås kopplas samman och utvecklas till en stadsdelspark liksom Johannebergsparken-Wijkandersplatsen.

I översiktsplanen konstateras bristen på grönstruktur och ekosystemtjänster i innerstaden och att inga befintliga parker eller naturområden får byggas bort. Tillgång till park, natur och offentliga friytor är faktorer som behöver vara dimensionerande för antalet nya bostäder och arbetsplatser som kan inrymmas i innerstaden. Rekreativa stråk ska utvecklas längs åarna och älven som en del i en gång- och cykelvänlig innerstadsmiljö. Längs älven ska förutsättningar för älvstråk integreras med planerat högvattenskydd. Vattendragen nyttjas inte till sin fulla potential och därmed går staden miste om mängder av ekosystemtjänster.

Behovet av grönstruktur i en tätare stad

I innerstaden där bostadstypologin huvudsakligen utgörs av flerbostadshus finns ett stort behov av offentlig friyta. Därmed är det vanskligt att bygga bort friyta. Trots detta finns exploateringsprojekt som tar park- och naturmark samt torg i anspråk. En förutsättning för en väl anpassad förtätning i centrala staden är att allmän plats bevaras för ett fungerande vardagsliv. Ny trafikinfrastruktur i innerstaden riskerar att öka bristen på grönstruktur. Delar av den täta innerstaden är riskområde för höga temperaturer vid värmebölja på grund av den höga graden av hårdgjord yta, den täta bebyggelsen och den låga krontäckningsgraden.

För Centralenområdet krävs mycket arbete från staden om målbilden i stadsutvecklingsprogrammet ska kunna förverkligas, både i planskedet och i genomförandeskedet. Flera av parkförslagen är osäkra till följd av konkurrerande markanspråk. På grund av komplexa förutsättningar under och ovan mark kommer det bli utmanande att utforma parker som är gröna och har tillräckliga vistelsekvaliteter. Underjordisk infrastruktur begränsar möjligheter för träd i gaturum och på torgytter och innovativa lösningar behövs i alla skeden. Sannolikt medför detta stora kostnader för utbyggnad av allmän plats, eftersom det kommer att krävas speciallösningar för att få till gröna parkkrum och växtlighet på torg och gator. Utan ett aktivt arbete med att skapa förutsättningar för grönstrukturen är risken stor att det framtida Centralenområdet blir en mycket hårdgjord stadsdel med få ekologiska och sociala värden.

Den framtida stadsparken i Gullbergsvass är enligt grönstrukturutredningen avgörande för utvecklingen av stadsmiljön i Centralenområdet. Den ska omfatta minst tio hektar på grund av behoven som skapas till följd av förtätningen i den redan hårdgjorda stadsmiljön. Parken är aktuell först på längre sikt men det finns flera stora genomförandefrågor kopplat till förverkligandet av parken, däribland finansieringen. Enskilda projekt riskerar att låsa möjligheterna att till skapa stadsparken om inte en övergripande planering med struktur för området genomförs.

Jubileumsparken med sitt bad har blivit en populär plats och sommartid är det högt tryck på badanläggningen. Badfunktionen med sitt läge i staden utgör en integrerande mötesplats. Enligt översiktsplanen ska Jubileumsparken utvecklas till en komplett stadspark om minst tio hektar, med aktivitets- och rekreationsytor för hela staden och en större badanläggning.

Lindholmen har till stor del en hårdgjord miljö. Det framtida älvstråket behöver bli en del av hela Lindholmens grönstruktur, och i viss mån kompensera för bristen på offentlig parkmark så att målvärdet om minst 15 % offentlig friyta kan uppnås. En ny grönstruktur behöver således tillskapas och genom detta stärka och koppla samman de få gröna rum som finns längs älven idag. Det kommer att behövas kompensationsåtgärder för den välnyttjade bostadsnära parken Pulkabacken som påverkas av Lindholmsförbindelsen.

Kungsparken är viktig att värna och utveckla eftersom den är en stadspark för hela staden som samtidigt behöver tillgodose mer lokala behov av park för närliggande områden där det råder stor brist. Den planerade spärvägen i Alléstråket får stora konsekvenser för Kungsparken då stora träd som inramar parkrummet kommer att tas ned för att göra plats för en ny spärvägssträckning. Kollektivtrafiklösningen innebär att Nya Allén kvarstår som en stor barriär på grund av biltrafiken.

Översiktsplanen redovisar gröna stråk som går på tvären över den planerade Allélänken mot Kungsparken. Med en kommande spärväg i Parkgatan behövs god utformning/gestaltning i mötespunkterna. Ett viktigt led i att förbättra tillgången till park är att utveckla och stärka det blågröna stråket längs Vallgraven utmed Pusterviksplatsen och vidare mot älven för att därigenom knyta Kungsparken närmare stadsomvandlingsområdena längs älven.

I södra innerstaden finns en befintlig parkbrist och det råder hög konkurrens om marken. Flera planbesked står i konkurrens med parker och grönytor utan skydd. Längs Mölndalsån finns inte tillräckligt med parkpotential för den pågående stadsutvecklingen i dalgången. Utvecklingen av Stuxbergsparken-Buråsparken till stadsdelspark kan ses som en förutsättning för att möta parkbehovet som genereras av omvandlingen i Mölndalsåns dalgång samt av förtätningen i Krokslätt.

I Majorna råder det parkbrist och en del av den bristen kan åtgärdas genom att tillräcklig offentlig friyta tillskapas inom södra älvstranden. Platser söder om Oscarsleden behöver länkas samman med älven och ge de boende tillgång till

älvrummet och ett framtida attraktivt älvstråk. Kopplingen till Röda sten och den framtida stadsparken i Sjöbergen är viktig, bland annat för att tillgodose behovet av park för bostäder som planeras i Klippan/Majnabbe samt för att avlasta Sannaparken. De plana, tillgängliga ytorna vid Röda sten är av stor betydelse för parken. Det är viktigt att tillvarata sambandet mellan Sjöbergens befintliga grönstruktur och en mer naturlig älvstrand vid Röda sten, eftersom det finns mycket få sådana platser längs älven inom staden.

Samband i landskapet

Ett problem i innerstaden är att allt fler till ytan små gröna miljöer som utgör kopplingar i stadsmiljön tas i anspråk, både för byggnader och trafikprojekt. Så kallade stepping stones behövs för att ge arter möjlighet till förflyttning mellan miljöer i staden och de har även betydelse ur ett socialt perspektiv. Vissa värden går inte att ersätta genom kompensationsåtgärder. De värden som stadens gröna miljöer med liten areal hyser, behöver beskrivas på ett adekvat sätt utifrån det sammanhang de ingår i.

Det finns flera områden i innerstaden som är definierade som ekologiskt särskilt känsligt område (ESKO), däribland de blågröna stråken. Det är av stor vikt att bevara identifierade ESKO-områden och biotoper för mindre hackspett behöver värnas. Flera detaljplaner har eller föreslår att ta i anspråk lämpliga miljöer för fågeln. Den kumulativa effekten av många mindre åtgärder riskerar att påverka arten negativt.

Blågröna stråk

Idag tas inte älvrummets potential till vara som vattennära vardagsrum för göteborgarna. När verksamhets- och industrimark omvandlas till blandstad behöver tillräcklig offentlig friyta spårvägen i Alléstråket längs älven. Översiktsplanen anger att älvstråken mellan Älvsborgsbron och Tingstadstunneln ska utvecklas längs båda sidorna av Göta älv, genom att gång- och cykelförbindelser stärks och vistelsevärden tillförs.

Ekosystemtjänsterna ska maximeras samtidigt som älvrummet blir mer tillgängligt i utformningen av högvattenkyddet. Det är väsentligt att även de ekologiska funktionerna utvecklas i kantzoner för konnektivitet och biologisk mångfald. Det krävs en genomtänkt och kvalitativ gestaltning av det tekniska högvattenskyddet, med hänsyn till lokala anpassningar och platsspecifika förutsättningar.

För södra älvstråket anger översiktsplanen att stråket bör utvecklas vidare västerut mot Hagen/Älvsborg och från Gullbergsvass österut mot Gamlestaden, samt förbättras i kopplingen mot Vallgravsstråket och Säveån. Vid omvandlingen av Frihamnen ska Kvillebäckens nya utlopp bli en del av Jubileumsparken så att Kvillebäcksstråket kopplas samman med det norra älvstråket längs Göta älv.

Kvillebäcken framstår i dagsläget till stora delar som en försummad miljö men har potential att utvecklas till ett blågrönt stråk med höga sociala värden mellan Hökälla naturområde och Göta älv. Förtätningen och den hårdgjorda miljön i omvandlingsområdena gör att stråkets potential behöver nyttjas som kvalitativ offentlig friyta. Att överbygga barriärer till omgivningen är en viktig aspekt i



Göta älv.

stadsutvecklingsprojekten och i planeringen behöver även länkar i grönstrukturen ingå, såsom en utveckling av Kvillebäcksstråket förbi barriärerna Hjalmar Brantingsgatan och Lundbyleden/Hamnbanan.

Mölnadsån ska enligt översiktsplanen nyttjas som en kvalitet i stadsmiljön och vattendragets stränder göras tillgängliga för allmänheten. Fastigheterna längs ån är privatägda vilket innebär att detaljplaner som upprättas behöver skapa allmän plats längs åns stränder. Grönstrukturen behöver utvecklas så att den upplevs som en större del av stadsrummet än den gör idag.

Klimatanpassning

Värmestress

I ett framtida klimat med en ökad frekvens av längre perioder av värmebölja kommer den täta staden med hög hårdgöringsgrad och låg andel grönska vara extra utsatt. Därför är det extra viktigt att värna grönska, speciellt stora träd med stor skuggningseffekt, för att skapa motståndskraft vid värmeböljor. Det kommer också att krävas att nya svala öar och korridorer skapas, främst genom en ökad krontäckningsgrad. I de omvandlingsområden som finns i innerstaden är värmestress en aspekt som måste beaktas vid planering av ny bebyggelse men också för att tillgodose behovet för närliggande befintliga områden som saknar svala öar.

Höga vattennivåer

För höga vattennivåer i havet och älven är områdena längs Mölnadsån, Fattighuset, Vallgraven, Stora Hamnkanalen och Gullbergsån beroende av att åt-

gärder görs vid utloppen av vattendragen och kanalerna i form av skyddsportar. Ett inriktningsbeslut för skyddsport i Stora hamnkanalen togs i samband med beslut om upprustning av kanalmurar längs Fattighusån och Stora Hamnkanalen. För att systemlösningen ska fungera krävs även skyddsport i Vallgraven och avstängningsmöjligheter i Gullbergsån. I samband med upprustning av Gullbergskulverten bör utredning göras för avstängningslucka med tillhörande pumpstation.

För att kunna skydda områden på centrala Hisingen som Backaplan, Kville, Brämaregården, Frihamnen och Lindholmen krävs en skyddsport tillsammans med en större pumpstation vid utloppet av Kvillebäcken för att kunna stänga till när det är höga vattenstånd i havet.

Det i översiktsplanen utpekade reservatet för högvattenskydd sammanfaller i stora delar med stadens kajer. Därför finns ett starkt beroende med upprustningsbehov av kajerna eller förstärkning av kajerna för att kunna möjliggöra en utbyggnad av högvattenskydd. Tekniska åtgärder för högvattenskyddet behöver samordnas med andra funktioner så att tillkommande strukturer blir mångfunktionella och möter flera behov, såsom gång- och cykelbanor, kajstråk och parker. Vallar kan få en höjdsättning som skapar högvattenskydd.

Många av älvstadens delområden kan genom en aktiv höjdsättning utformas för att klara de krav på planeringsnivåer som kommunen genom översiktsplanen har antagit. En strategi för att säkra centrala Göteborg från stigande hav är att vid planering av områden närmast älven, med genomförande av åtgärder för att möjliggöra tillkommande bebyggelse, även säkra den bakomvarande befintliga bebyggelsen. Det kommer även att på sikt behövas högvattenskydd på andra platser i centrala staden.

Bebyggelsen som nu planeras i centrala Göteborg görs beroende av en skyddsport i Göta älv och en i Nordre älv då bebyggelsen planeras för en planeringshorisont på cirka 50 år avseende en 200-års händelse för höga havsvattennivåer. Läget för skyddsportarna är idag endast översiktligt utrett och det behövs en bred samverkan med många andra aktörer för att få till dessa skyddsportar.

För Mölndalsån har det efter stora översvämningar 2006 och 2007 inletts ett samarbete med Mölndals stad och Härryda kommun med att göra gemensam-

Skyfallsfrågan är särskilt komplicerad i följande områden:

- Området runt centralen
- Lindholmen
- Dag Hammarsköldsleden via Linnégatan mot Järntorget (ett historiskt vattendrag har kulverterats)
- Kungsladugård
- Gullbergsvass
- Utmed Mölndalsån

ma insatser för att minska risker för nya översvämningar. Det har till exempel gjorts åtgärder för att fördröja mer vatten i uppströms liggande sjöar och att öka avledningskapaciteten genom Mölndal. Tillsammans ska även prognosstyrt styr- och reglersystem skapas för att kunna minska översvämningsrisken efter långvariga perioder av mycket regn. Dock återstår det att genom några åtgärder som till exempel avstängningslucka i Gullbergskulverten.

Skyfall

Innerstaden är idag hårt exploaterad, vilket innebär att det är utmanande att identifiera nya ytor för ytlig vattenhantering. För exploatering inom innerstaden bör man ta höjd för stora kostnader då det är troligt att åtgärder kommer behöva placeras under mark. Behov av strukturella skyfallsåtgärder bedöms krävas vid all stadsutveckling inom innerstaden vilket kommer att kräva en god och smart planering av de friytor/grönområden som finns idag samt de som planeras att utvecklas.

I stora delar av innerstaden är avloppsnätet kombinerat, vilket innebär att skyfall medför bräddning av avloppsvatten till närliggande recipienter. Uppförande av högvattenskydd längs med kajer och älvkanter i innerstaden kommer göra skyfallshanteringen än mer komplicerad, och kräver planering och samordning mellan grönytor och stråk, planering av högvattenskydd och planering av bebyggelse. När högvattenskydd uppförs skapas instängda områden och det kommer i många fall kräva pumpstationer med stora ytbehov som vid höga älvnivåer kan pumpa ut dagvatten och skyfall.

Vissa av ovan nämnda områden står inför storskalig stadsutveckling medan det i andra kan vara aktuellt med förtätning. När man tar ett stort nytt grepp om ett område anses det avgörande att vattenfrågorna behandlas strukturellt och inte inom respektive detaljplan. För många områden i innerstaden bedöms det inte finnas möjlighet att kunna lösa översvämningsriskerna utan att ha ett avrinningsområdesperspektiv. Vattenfrågorna bör finnas med i tidigt skede som en strukturell förutsättning.

Resor och transporter

Som regioncentrum är innerstaden en regional målpunkt för arbets- och studiependling samt besöksnäringen. Regionala och nationella trafikala anläggningar samt behov i innerstaden skapar barriäreffekter och konflikter med lokala stadsutvecklingskvaliteter och behov. Det finns behov av olika former av barriäröverbryggande åtgärder. Nya pendelstationer utanför innerstaden skapar tillgänglighet till regional pendling vilket medför att centrala Göteborg avlastas.

I innerstaden behöver gång-, cykel- och kollektivtrafik fungera i samspel. Gång och cykel ska vara de mest attraktiva sätten att ta sig fram i innerstaden och ska kunna avlasta kollektivtrafiken för kortare resor, för att skapa utrymme för kollektivtrafiken att ta emot bilresenärer.

Inom innerstaden finns frågor kopplade till infrastruktur och mobilitet till stöd för staden i stort genom flera systemviktiga trafiklösningar. Avlastning av Brunnsparken och Drottningtorget är avgörande för stadsutvecklingen. En ökad

andel av resorna behöver ledas runt centrala Göteborg i stället för igenom. Trafikeringen är mycket störningskänslig.

Planerade utbyggnad av spårväg mellan Brunnsbo-Linné, inklusive Lindholmsförbindelsen, samt Allélänken förväntas ge delvis effekt att avlasta Brunnsparken. Metrobussystemets utformning, stationslägen och körvägar för att angöra city får stor inverkan på trafikbelastningen i innerstaden. En bangårdsförbindelse utgör en nyckel för att lösa angöring för buss till centralenområdet. Älvtrafiken behöver fortsatt utvecklas i takt med stadsutvecklingen.

Spårvägssystemet i Majorna är idag högt belastat. Anpassningar och trafikering av 45-meters spårvagnar tillsammans med Lindholmsförbindelsen och Allélänken är de främsta infrastruktursatsningar som möjliggör ett nytt linjenät som i sin tur ger kraftigt ökade kapacitet i spårvägssystemet.

Förväntat ökat resandebehov fram till 2050 utifrån pågående och planerad stadsutveckling i kombination med stadens mål om hållbart resande förväntas ge en efterfrågan som är större än kapacitetsökningen i spårssystemet. Det är viktigt att cykelandelen ökar för att avlasta kollektivtrafiksystemet men kan ändå inte enskilt möta det kommande behovet. Cykelvägnätet i innerstaden har flera brister i form av bristande kapacitet, framkomlighet och tydlighet samt viktiga länkar som saknas exempelvis genom Brunnsparken och förbi Centralstationen. Tillkommande cykelförbindelser över älven behövs.

Inom Vallgraven kan flertalet större gatuomvandlingar skapa en innerstad med huvudfokus på vistelse, gång och cykel och kombineras med platsutveckling av torgtor som Kungstorget, Basargatan och Grönsakstorget.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Området har god tillgång till utbyggt fjärrvärmenät men en komplicerad byggnation som kräver mycket samordnad planering. Fjärrkyla har god utvecklingspotential. Det finns en god kapacitet avseende el men stora reinvesteringsvolymer i befintligt system. Fortsatt är det stort behov av samordning och samplanering vid stadsutvecklingsinitiativ i alla storlekar.

Dricksvattenförsörjning

Dricksvattenledningsnätet är rundmatat och kapaciteten därför övergripande god. Pågående utbyggnad av stomnätet förbättrar leveranssäkerheten till hela området. Förtätning av innerstaden innebär dels uppdimensionering av lokalt ledningsnät, dels uppdimensionering av tryckstegringsstationer.

Eriksberg försörjs genom ett fåtal ledningsstråk och hög exploatering kan medföra behov av uppdimensionering av kortare ledningssträckor för att tillse god försörjning till området. Gällande exploatering i Krokslätt har bebyggelsens placering stor inverkan på investeringskostnaderna då högt belägna områden behöver ingå i tryckstegrade zoner. I Kallebäck som har exploaterats mycket de senaste åren har ledningsnät och tillhörande tryckstegringsstation förnyats vilket



Kvillebäcken.

ger kapacitet för ytterligare exploatering.

Avloppshantering

För att behålla kapacitet i befintligt avloppssystem samt för att långsiktigt arbeta proaktivt behövs investeringar i kapacitetshöjande åtgärder, projekt för att minska tillskottsvatten samt reinvestering i befintligt avloppsnät. I innerstaden är den största delen av avloppsnätet kombinerat vilket ökar riskerna för översvämning och bräddningar till recipient. En lämplig kapacitetshöjande åtgärd är separering av avloppsledningar och är särskilt aktuellt vid stadsutveckling då det ofta finns en stor samordningsvinst.

Stadsutvecklingen innebär att avloppssystemet i innerstaden kommer att behöva dimensioneras efter tillkommande volymer personer som bor och verkar i innerstaden. För att möta stadsutveckling inom innerstaden bedöms stora investeringar krävas. Som nämnts ovan blir separeringsåtgärder ofta aktuella vid stadsutveckling inom kombinerade områden. Det är inget självändamål att alla kombinerade ledningar ska byggas bort, och enklare kostnadsnyttoanalyser görs alltid för att värdera om en separering är ekonomiskt motiverad.

Både för områden där stadsutveckling planeras men även i befintliga områden kommer dagvattenledningsnät med utlopp till Göta älv behöva klimatanpassas för att möta ett nytt klimat med bland annat högre nivåer i hav och älv. Särskilt utmanande områden inom innerstaden avseende avloppshantering är södra och norra älvstranden.

Mölnadsån har ett stort åtgärdsbehov då vattendraget har höga halter av näringsämnen och klassificeras som mycket känslig för spillvattenpåverkan. För att det ska vara möjligt att uppnå miljökvalitetsnormerna behöver föreslagna bräddåtgärder genomföras omgående, samt storskaliga lösningar uppströms vidare utredas, både inom Göteborgs Stad och uppströmsliggande kommuner.

Kvillebäcken är ett känsligt vattendrag som påverkas av utsläpp av avloppsvatten. Stora åtgärder kommer krävas för att kunna förbättra vattendragets status. Två åtgärder (våtmarker) är under planering men flera kommer att krävas för att kompensera för stadsutvecklingen samt påverkan från naturmark, avlopp och trafik.

Inom innerstaden har flera möjliga ytor för dagvattenrening identifierats. Det är viktigt att hänsyn tas till ytorna i den fortsatta stadsplaneringen. Klimatsäkring av dagvattenledningar med utlopp till recipienter där vattennivåerna på sikt kommer att stiga kommer att bli nödvändigt. Det kommer även behöva avsättas plats för dagvattenpumpstationer längs norra och södra älvstranden.

Avfallshantering

Utbyggnaden av nya bostäder och kontor, ofta i tät kvartersstruktur, påverkar avfallshanteringen och begränsar framkomlighet och angöring för avfallsfordon. Dessutom kommer delar av den befintliga bebyggelsen ha svårt att anpassa sin avfallshantering till kommande krav på fastighetsnära insamling av förpackningar.

Behov av platser för återvinningsstationer behöver utredas och säkerställas då det idag är brist inom området. Områden med få återvinningsstationer är Eriksberg och centrala staden. Även för tillkommande bostadsbebyggelse vid Backaplan och Frihamnen behöver återvinningsstationer säkras. Stor förväntad utbyggnad i älvnära lägen med långt till andra återvinningscentraler (ÅVC) gör att angöringsplats för ÅVC-prämen behöver säkras längs älven. Renova har verkstad, förråd och uppställningsplats för avfallsfordon vid Holmen och en central uppställningsplats för avfallsfordon är viktig för att minimera transporter.

4.2 CENTRALA HISINGEN

Enligt översiktsplanen finns potential att komplettera centrala Hisingen med cirka 16 000 – 18 000 bostäder, varav drygt hälften kan tillkomma i Biskopsgården och Länsmansgården och resten i Backa, Brunnsbo och Tuve. En del av utbyggnadspotentialen finns längs större gator, vilket skapar möjlighet att omvandla dessa till integrerade stadsmiljöer och knyta ihop områden på båda sidor om gatan. För en fortsatt god funktionsblandning behöver lokala arbetstillfällen inom centrala Hisingen värnas. Verksamhetsområdena norr om Vädermotet, i Aröd och i norra delen av Backaplansområdet är därför värdefulla och bör inte byggas bort.

Blandad stadsbebyggelse

Nuvarande prognoser (2024-2050) visar cirka 11 00 färdigställda bostäder och möjlighet till cirka 2 000 nya jobb på centrala Hisingen fram till 2050.

Större pågående och kommande stadsutvecklingsprojekt på centrala Hisingen är dels lokaliserade till Biskopsgården, dels till Backa. Programmet för Biskopsgården lägger grunden för en stadsomvandling som kommer att pågå under en längre tid. Programförslaget sträcker sig från södra Biskopsgården till Länsmansgården och innehåller cirka 3 800 - 4 400 bostäder varav cirka 1 100 är småhus.

I Backa är mycket redan genomfört runt Selma Lagerlöfs torg men ytterligare potential finns både norr om torget och i stråket ner till Brunnsbo. Brunnsbo har övergripande de lägesegenskaper som krävs för arbetsplatser men i relation till andra platser förblir efterfrågan från näringslivet svag så länge Brunnsbo inte ges förutsättningar att i gatustrukturen hänga ihop med övriga innerstaden.

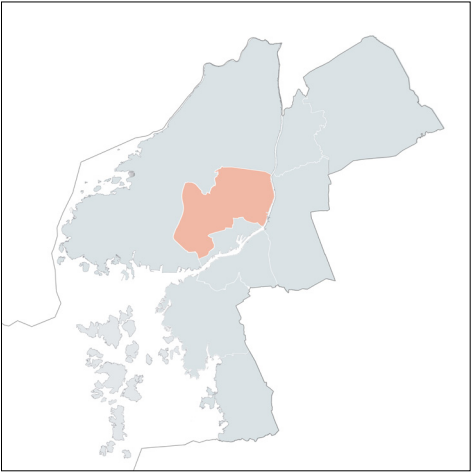
I Tuve finns ett äldre planprogram som delvis är aktuellt. Det finns ytterligare viss potential att förtäta i Tuve i enlighet med programmet.

Hjalmar Brantingsgatan inklusive Sotérusgatan är utpekad som ett omvandlingsstråk i översiktsplanen vilket innebär att det finns potential för utveckling av blandad stadsbebyggelse, effektivare användning av infrastruktur samt att öka de lokala stadskvaliteterna. Viss utbyggnad har skett i anslutning till stråket (vid Rambergsvallen) och det pågår detaljplaner i anslutning till stråket. Inget arbete har tagit ett helhetsgrepp längs hela stråket.

Strategisk områdesplanering behöver initieras för att realisera potentialen för blandad stadsbebyggelse i omvandlingsstråket. Att ny bebyggelse sker i en hållbar och stadsmässig struktur anses vara en förutsättning för att uppnå tillräckligt höga stadskvaliteter som karaktäriserar utvidgad innerstad. En viktig förutsättning som behöver studeras för hela stråket är kollektivtrafikens framtida anspråk.

Planering och byggande fram till 2030

Enligt nuvarande prognos (2024) finns potential för cirka 2 300 färdigställda bostäder på centrala Hisingen fram till 2030. Större delen av dessa bostäder finns i pågående exploateringsprojekt, antingen med lagakraftvunnen eller pågående detaljplan. De största volymerna finns i Backa.



STADSUTVECKLINGS-INITIATIV

- Biskopsgården
- Brunnsbo och Backa
- Tuve
- Omvandlingsstråk Hjalmar Brantingsgatan och Sotérusgatan

Läs mer

Lokalbehovsplaner för
grundskola och förskola

De planeringsmässiga förutsättningarna för tillskott av arbetsplatser på kort sikt är begränsade inom centrala Hisingen. Mot slutet av tidsperioden finns dock möjlighet att resultatet av nu pågående planering märks genom en ökning av antalet tillkommande arbetsplatser. I direkt anslutning till centrala Hisingen sker dock en stor utveckling av arbetstillfällen vid Volvo Lundby (ingår i Innerstaden). Även direkt väster om Biskopsgården längs Hisingsleden/Norrleden kommer det under tidsperioden att växa fram nya arbetsplatser.

Planering och byggnad efter 2030

Efter 2030 visar nuvarande prognos cirka 6 000 färdigställda bostäder inom centrala Hisingen. Utvecklingen förväntas framför allt ske i Biskopsgården och även fortsättningsvis i Backa och Brunnsbo. Därutöver tunnas de planeringsmässiga förutsättningarna för bostäder ut. I början av tidsperioden finns potential för tillskott av arbetsplatser, framför allt runt kommande Brunnsbo station. Förutsättningarna för arbetsplatser i övriga geografiska områden är relativt begränsade.

Utblick efter 2040

Utbyggnaden av bostäder i Biskopsgården förväntas fortsätta även på lång sikt. I övrigt finns få initiativ identifierade på lång sikt.

Lokaler för kommunal service

Bedömningen är att det utifrån nuvarande lokalplanering inte finns något behov av fler förskolelokaler på kort sikt då det finns ett överskott totalt för området. Det finns dock brist på platser i mellanområdena Kyrkbyn–Rambergstaden, Tuve–Säve samt Kärrdalen–Slättadamm. På medellång sikt förväntas behovet öka, främst gäller detta Kärrdalen–Slättadamm. Förskoleplatser i provisoriska lokaler med tidsbegränsade bygglov behöver permanenta ersättningslokaler.

För yngre åldrar saknas platser i grundskolan på centrala Hisingen. Kortsiktigt finns stora behov av att skapa flera platser i Biskopsgården och Lundby i de lägre årskurserna. I Lundby kommer det även på sikt att vara en utmaning att lösa behovet av skolplatser i grundskolan. I Biskopsgården saknas platser i de högre årskurserna 7–9. Lokalisering av skolor är svårt på centrala Hisingen. Skolor i tillfälliga lokaler behöver avvecklas och ersättas med permanenta lokaler. Biskopsgårdens bibliotek behöver nya lokaler och i närtid behöver även Brunnsbo ett bibliotek.

Anläggningar för idrott och fysisk aktivitet och föreningsliv

Omvandling av Svarte mosse till stadspark samt tillkommande skola och idrotts-hall vid Länsmansgårdens motionsområde kommer att förstärka Biskopsgården som målpunkt för idrott och rekreation. I nutid tillkommer en sporthall i området. I närtid och nutid finns ett antal skolutvecklingar med idrotts-hallar som kan bli en resurs för idrottsverksamhet. En uppgradering av Lundbybadet till områdesbad med fler funktioner än dagens bad planeras på kort sikt.

Offentliga rum och mötesplatser

Enligt planprogrammet för Biskopsgården ska torgen stärkas och nya mötesplatser och centrumlägen skapas. Nya bostäder och centrumlägen ska ge ett ökat handelsunderlag och fler mötesplatser. Friskvåderstorget ska utvidgas för ökad trygghet och attraktivitet.



Selma Park vid Selma Lagerlöfs torg.

Grönstruktur

Inom centrala Hisingen finns stadsparken Hisingsparken samt det blågröna stråket Kvillebäcken. Svarte mosse är en stadsdelspark som ska utvecklas till stadspark. I anslutning till parken finns Länsmansgårdens idrottsområde. På centrala Hisingen finns stadsdelsparkerna Långströmsparken, Flunsåsparken, Fjärdingsparken, Krokängsparken, Krumeluren och Selma park, samt Byabacken som föreslås utvecklas till stadsdelspark. Översiktsplanen redovisar även en framtida stadsdelspark på plana ytor vid Arödsbergets södra del samtidigt som delar av berget tillgängliggörs.

I översiktsplanen poängteras vikten av att värna grön- och rekreationsytor på grund av det ökande behovet när centrala Hisingen förtätas med nya bostäder. Det är svårt att nå till bostadsnära parker och naturområden i södra Brunnsbo och i Tuve är det svårt att nå mot Kvillebäcken. Kvillebäcken bör värnas och utvecklas så att det blir ett rekreativt och tillgängligt blågrönt stråk. Fokus bör även ligga på att stärka bäckens ekologiska funktion (se även beskrivning för Kvillebäckens blågröna stråk i avsnittet om innerstaden).

Behovet av grönstruktur i en tätare stad

Svarte mosse ska utvecklas till stadspark i syfte att stärka attraktiviteten i Biskopsgården och öka besöksströmmarna från hela staden. Naturområdet ska utvecklas med kvaliteter, upplevelser och aktiviteter. Dess karaktär och profil ska förstärkas och kopplingen till Hisingsparken förtydligas. Svarte mosse ska även

fungera som bostadsnära park och stadsdelspark för att möta det ökande behovet när Biskopsgården förtätas.

Stråk som kopplar samman grönstrukturen inom och utanför Biskopsgården ska stärkas. Inom Biskopsgårdens förtätningsområden planeras för god tillgång till naturområden och parker genom att värdefull park och natur bevaras och utvecklas där trycket på redan befintliga parker och naturområden ökar, men Svar-te mosse stadspark är av stor betydelse för stadsutvecklingen. Utöver de kostnader som kan knytas till förtätningen av Biskopsgården krävs investeringar från staden för att stadsparken ska kunna realiserar.

Grönstrukturen i Brunnsbo är kuperad. Den framtida stadsdelsparken behöver utvecklas på plana ytor vid Arödsbergets södra del, och delar av berget behöver tillgängliggöras så att det skapas förutsättningar för rekreation utan att naturvärdena minskar. För att möta det behov som genereras av förtätningen behöver tillräcklig storlek och funktionella dimensioner för stadsdelsparken säkerställas i planeringen.

Klimatanpassning

Värmestress

I de delar av centrala Hisingen som har hög hårdgöringsgrad och låg andel grön-ska behöver ett varmare klimat beaktas både vid åtgärder inom befintlig bebyggelse och vid exploatering.

Höga vattennivåer

För området längs med Göta älv uppströms Marieholmsbron kommer åtgärder att behöva göras för att undvika framtida översvämningar. Delar av Backadalens industriområde riskerar att översvämmas vid höga havsvattennivåer eller höga flöden.

De låglänta områdena längs Kvillebäcken kommer att översvämmas om det blir höga vattennivåer i havet och älven. Därför finns det förslag om en skyddsport i Kvillebäckens utlopp, som kan stängas vid behov.

Skyfall

Inom centrala Hisingen finns det friytor/naturmark, där samordning av skyfalls-ytor och grönstruktur bör ske. Skyfallsfrågan är särskilt komplicerad i följande områden:

- » Brunnsbo
- » Östra delen av Björlandavägen
- » Litteraturgatan/Selma Lagerlöfs torg

Göta älv och Kvillebäcken är recipienter för delområdet. Kvillebäcken är en skyfallsled med begränsad kapacitet och vid skyfall breder vatten ut sig på båda sidor av vattendraget. Topografin är varierad och de större, flacka områdena nedströms högt liggande terräng (exempelvis Litteraturgatan, som fungerar som en barriär) är utmanande. Att säkra pågående och kommande detaljplaner längs Litteraturgatan bedöms vara mycket investeringstungt jämfört med vad man tidigare har uppskattat.



Brunnsbo.

Resor och transporter

Hisingens del av stadens trafiksystem behöver övergripande ses över. En omfattande bebyggelseutveckling har påverkat, och påverkar, framkomlighet, flöden och resvanor.

Utveckling av kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk och utveckling av tvärkopplingar för kollektivtrafik och cykel är fortsatt viktigt. Framför allt är projekt Brunnsbo-Linné, inklusive Lindholmsförbindelsen, systemviktigt för Hisingen då systemlösningen för spårvägssystemets utveckling bygger på en utvecklad innerstadsring för spårvägen. En spärkoppling mellan tillkommande och befintliga spårbanor, Frihamnen, Backaplan och Brunnsbo (norra benet) optimerar resandeeerbjudandet för kollektivtrafikresenärer. Kapacitetsförstärkning av spårvägssystemet för 45-meters spårvagnar pågår för linje 5 till Biskopsgården. Inom arbetet med program för Biskopsgården har behov av stråk för buss och cykel i västra Biskopsgården identifierats. Citybuss är en viktig del av utvecklingen av kollektivtrafik då Hisingen har ett underskott av spår i jämförelse med fastlandet.

Cykelpendling från och inom centrala Hisingen har fortsatt god potential och behöver utvecklas vidare. Brunnsbo och platsens betydelse även för regionala pendlingsresor är viktig för att avlasta innerstaden. Här är åtgärder i kollektivtrafik, gång och cykel i anslutning till tågstation för pendeltåg betydelsefull.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Det finns god tillgång till ett utbyggt fjärrvärmenät men samordnad planering krävs. Inga framtida utbyggnadsplaner finns för fjärrkyla. Relativt god kapacitet finns avseende el men stora förnyelsebehov i närtid av befintligt åldrat nät.

På centrala Hisingen kan det i en framtid vara intressant med investeringar för koldioxidtransport mellan Arendal och Sävenäs.

Dricksvattenförsörjning

Dricksvattenkapaciteten på centrala Hisingen är god. Den storskaliga stomnätsatsningen förbättrar kapaciteten ytterligare i området. Exploatering i området kan medföra behov av uppdimensionering av lokalt ledningsnät.

Avloppshantering

Åtgärder för att byta befintligt kombinerat system till duplikatsystem med separata ledningar för spill- och dagvatten behövs inom vissa delar ut av delområdet, exempelvis i samband med stadsutveckling i Biskopsgården. Strukturella åtgärder för att minska översvämningsrisker och bräddning till recipient bedöms behövas längs Björlandavägen. Mycket av avloppssystemet är idag dock duplikatsystem och behovet av lokal uppdimensionering generellt anses medelhögt jämfört med andra delområden.

Spillvattnet avleds till stor del till en större avloppspumpstation som med stor sannolikhet kommer behöva byggas om i syfte att höja kapaciteten vid prognosticerad befolkningsutveckling. Ombyggnationen bedöms kunna bli mycket kostsam. Åtgärder för rening av dagvatten kommer att krävas för att förbättra vattenkvaliteten i Kvillebäcken.

Avfallshantering

Befintliga återvinningscentraler på Hisingen har bristande kapacitet. Inom kort behövs en ny återvinningscentral, utöver det behov som genereras av stadsutvecklingen på Hisingen. Även befintlig deponi på Tagene har begränsad kapacitet och på längre sikt behövs en ny regional deponi. Deponin kommer vara till nytta för hela regionen och kan lokaliseras till antingen Göteborg eller någon angränsande kommun.

Två kommunala deponier vid Torslanda tvärförbindelse respektive Säve flygplats behöver tas hänsyn till vid planerad exploatering på Norra Hisingen. Skyddsåtgärder kan behöva genomföras för att möjliggöra kommande utbyggnad.

Behov av återvinningsstationer behöver utredas och platser behöver säkerställas. I delar av området, Tolered, råder det idag brist på återvinningsstationer. På grund av begränsad framkomlighet och tät bebyggelse är det idag svårt att hämta avfall på vissa platser med befintlig bebyggelse. Avfallshantering och framkomlighet för avfallsfordon behöver säkerställas i detaljplaneprocessen.

4.3 ÖSTRA MELLANSTADEN

Enligt översiktsplanen finns potential att komplettera östra mellanstaden med cirka 13 000-15 000 bostäder. Störst potential för bebyggelseutveckling finns i Kortedala och Bergsjön. I området som helhet finns dessutom möjlighet att dra nytta av bebyggelsepotentialen som ges vid omvandling av väg till gata. Översiktsplanen pekar vidare på behovet av att stärka kopplingar för kollektivtrafik, gång- och cykel i befintliga och tillkommande stråk mot innerstaden.

Blandad stadsbebyggelse

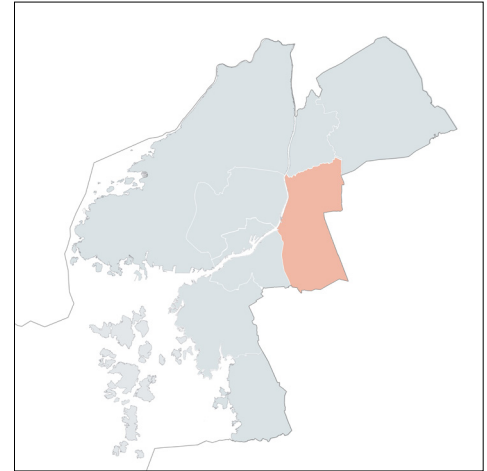
Nuvarande prognoser (2024) visar cirka 10 000 färdigställda bostäder och möjlighet till cirka 10 000 nya jobb i östra mellanstaden fram till 2050. I prognosen ingår inte en omvandling av Almanacksstråket.

Stadsutveckling runt Gamlestads torg pågår sedan flera år tillbaka och delprojekt befinner sig därför i olika skeden – från planering till genomförande. Tyngdpunkt Gamlestaden har fått ett större tillskott av såväl bostäder som arbetsplatser och är en av de tyngdpunkter som bidrar till att Göteborg går mot en flerkärnig struktur. Den geografiska närheten till centralstationen har varit en bidragande faktor.

I utvecklingen framöver blir det särskilt viktigt att stadskvaliteter som grönytor och urbana verksamheter säkerställs. Blandningen och tillgången till arbetsplatser och bostäder bör ses på områdesnivå. Inom och i direkt anslutning till östra mellanstaden finns företags- och industriområden. De kan utvecklas och förtätas med ytterligare verksamheter och handel till exempel Alelyckan, delar av Mariholm och Slakthusområdet. Dessa platser är viktiga att värna och att utveckla för att sträva mot en god balans mellan olika funktioner.

Det finns ett planprogram framtaget för Bergsjön från 2016 som visar på möjligheter för stadsutveckling och komplettering av bebyggelsen. Delar av programmet är utbyggt, bland annat har ett nytt kulturhus färdigställts och invigts under 2022. Några detaljplaner för bostadsbebyggelse pågår. För området mellan Rymdtorget och Komettorget pågår en större detaljplan för blandad bebyggelse med syfte att bättre knyta ihop stråket mellan de två tyngdpunkterna. Vissa av de nya bebyggelseområdena som är utpekade i programmet har visat sig svåra att genomföra.

I Kortedala pågår begränsat med planering för närvarande. Inget arbete kring det i översiktsplanen utpekade omvandlingsstråket Almanacksvägen har påbörjats. Här finns stor potential att minska och omforma vägen och därigenom skapa ytor som kan bebyggas för att knyta ihop Bergsjön och Kortedala. Området har studerats i ett tidigare programarbete. En viktig slutsats från detta arbete var att en ökad kapacitet och utbyggnad av kollektivtrafik krävs för att möjliggöra en större bebyggelseutveckling i Bergsjön och Kortedala. För att hela potentialen ska kunna frigöras, kan dessutom kraftledningen i området behöva



STADSUTVECKLINGS-INITIATIV

- Gamlestaden
- Bergsjön
- Omvandlingsstråket Almanacksvägen
- Omvandlingsstråk Torpagatan

grävas ner. En utredning skulle behöva tas fram för att belysa hur omvandlingen av stråket kan genomföras och vilka investeringar som behöver göras för att möjliggöra detta.

Kallebäck ingår i fördjupningen av översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång. Hela detta område hanteras mer under innerstaden. I Kallebäck har det skett en omfattande utveckling de senaste åren. Detaljplanering pågår och flera positiva planbesked finns. En stor utmaning för utvecklingen av Kallebäck är tillfartsvägar och infrastrukturen generellt, samt bristen på tillgänglig park.

Planering och byggande fram till 2030

Enligt nuvarande prognos (2024) finns potential för cirka 4 400 bostäder i östra mellanstaden fram till 2030. Ungefär 3 000 av dessa finns i pågående exploateringsprojekt med lagakraftvunna detaljplaner. Projekten är spridda inom östra mellanstaden men de största volymerna förväntas tillkomma i Kallebäck, Gamlestaden och Björkekärr. Exploateringsprojekt med pågående detaljplan som kan genomföras mot slutet av tidsperioden finns utöver detta i bland annat Bergsjön och Kortedala.

Det finns planeringsmässiga förutsättningar för ett relativt stort tillskott av arbetsplatser i östra mellanstaden fram till 2030, i storleksordningen 2 000–2 500 jobb. Framför allt kan detta tillskott ske runt Gamlestads torg.

Planering och byggande efter 2030

Efter 2030 finns planeringsmässiga förutsättningar cirka 5 600 bostäder i östra mellanstaden. Detaljplanering har påbörjats för flera av dessa projekt, medan andra befinner sig i tidigare skeden. Även i denna tidsperiod är volymerna relativt stora i Gamlestaden och Kallebäck, men också i Bergsjön. Prognosen för arbetsplatser visar potential för ett relativt stort tillskott i början av tidsperioden.

Utblick efter 2040

Prognosen innehåller inga initiativ i utblicken på lång sikt. Ytterligare potential finns dock i Kortedala och Bergsjön, framför allt kopplat till omvandling av Almanacksstråket.

Lokaler för kommunal service

Av lokalbehovsplan för 2023 framgår att det på kort sikt kommer att finnas en överkapacitet vad gäller förskolor. Undantag från detta mellanområdena Lunden-Härlanda-Överås samt Olskroken-Redbergslid-Bagaregården där det är underkapacitet.

Flera förskolor i Östra mellanstaden kommer att behöva renoveras och överkapaciteten kommer därför att behövas för evakuering. På medellång och lång sikt ökar behovet av förskoleplatser baserat på det förväntade bostadsbyggandet i området, framför allt i Gamlestaden, Bergsjön och Kallebäck.

Inom planeringshorisonten nutid förväntas befolkningen och antalet elever vara relativt konstant, medan antalet platser förväntas öka.

För grundskola i östra mellanstaden handlar utmaningarna, såväl utifrån ett nu-



Gamlestads torg

tidsperspektiv som ett närtidsperspektiv, om att genomföra anpassningar och byggnationer, dels utifrån planerat underhåll, dels utifrån att skapa större enheter och en stadieindelning som följer skolenhetstutredningens principer. Antal elever i ålder 6-15 år förväntas minska under de kommande åren fram till 2031, med undantag för området Gamlestaden-Utby där det förväntas ske en elevökning under samma period. Antal platser förväntas öka, men inte tillräckligt för att på sikt kunna hålla en önskad skolstruktur. Andra lokalbehov inom östra mellanstaden är att Världslitteraturhusets lokalkontrakt löper ut 2028 och att lokaliseringen behöver säkerställas.

Anläggningar för idrott och fysisk aktivitet och föreningsliv

I närtid byggs en ny simhall i Kortedala. För Kvibergsområdet krävs fortsatt utvecklingsarbete och hantering av eventuellt större utbyggnader. I nutid planeras en sporthall inom östra mellanstaden. Utöver den finns ett antal skolutvecklingar med idrottshallar som kan bli en resurs för idrottsverksamhet.

Offentliga rum och mötesplatser

Enligt programmet för Bergsjön behöver attraktiviteten i det offentliga rummet öka. Fler mötesplatser behöver skapas och de som finns behöver förtydligas. Pågående arbete med detaljplaner visar att offentliga rum och torg behöver analyseras och samordnas på en mer övergripande nivå än i detaljplanerna för att en ändamålsenlig struktur ska åstadkommas.

Grönstruktur

Inom östra mellanstaden finns den befintliga stadsparken Kviberg-Gärdsås kulle samt stadsdelsparkerna Lundenskogen, Redbergsparken, Renströmska parken, Torpadammsparken, Stabbeparken, Bunkeberget, Månadsparken, Bergsjöns stadsdelspark, Teleskopgatans näriddrottsplats, Galaxen, Gärdsås mosse och Kometen. Blågröna stråk utgörs av Lärjeån, Säreån och Delsjöbäcken. Översiktsplanen redovisar tre framtida stadsdelsparker för Östra mellanstaden; Kalasbacken, Åparken och Ånäsfältet; samt den befintliga bostadsnära parken Kallebäcksparken som föreslås utvecklas till stadsdelspark.

Behovet av grönstruktur i en tätare stad

Eftersom friytorna i Gamlestaden redan idag är mycket begränsade behövs komplettering med en stadsdelspark som en del av den stadsutveckling som pågår. Parken bör placeras på ett sätt så att närheten till vattnet tas till vara och utvecklas. I grönstrukturutredningen för Gamlestaden konstateras att i förhållande till förtätningen är andelen offentlig friyta för låg, även om en ny stadsdelspark om två hektar tillskapas. Bunkeberget är i översiktsplanen kategoriserad som stadsdelspark, men den är på grund av den branta topografin inte en tillgänglig parkmiljö och kan inte fungera som stadsdelspark. Inom pågående detaljplanearbete blir Åparken till areal och funktioner en bostadsnära park. För att stadsutvecklingen ska genomföras i enlighet med översiktsplanen behöver bristen på mark för stadsdelspark hanteras.

I Kallebäck som omgärdas av betydande barriärer finns ett stort parkbehov samtidigt som stadsutveckling pågår. I uppföljningen av översiktsplanen konstateras att den utpekade stadsdelsparken i Kallebäck är svåränvänd eftersom stora delar av marken är vattensjuk. Vattenproblematiken behöver lösas för att parken ska kunna användas; en förutsättning för att riktvärden för park ska uppnås i plan- och exploateringsprojekt i området.

Samband i landskapet

I östra mellanstaden möter den gröna kilen Bergsjökilen staden och den förtätning som planeras. Översiktsplanen anger att Kortedala och Bergsjön behöver kopplas samman mot Kvibergs Park och Utby. Den öst-västliga gröna kopplingen mellan Utbybergen och Kortedala är central för att åstadkomma en sammanhängande grönstruktur. Mellan Lärjeån och Säreåns ekologiskt mycket värdefulla miljöer finns viktiga spridningskorridorer som riskerar att byggas bort till följd av pågående detaljplaner. Programmet för Bergsjön redovisar några av spridningsstråken som har ekologisk betydelse och anger att de ska samordnas med bebyggelseutvecklingen. Gärdsås mosse som utgör en del av strukturen är definierat som ett ekologiskt särskilt känsligt område. Kvibergsbäcken öster om Kvibergs park är ett viktigt stråk såväl ekologiskt som rekreativt mellan Bergsjön och Säreån och som länk mellan Lärjeån och Säreån. Spridningskorridorernas fortsatta funktionalitet kräver att tillräcklig plats för grönstrukturen skapas i pågående detaljplaner.

Blågröna stråk

Översiktsplanen anger att Säreån ska utvecklas till ett rekreativt och tillgängligt blågrönt stråk som binder samman områdena norr och söder om ån samt till-



Kortedala.

gängliggör älvkanten vid Göta älv. Den omfattande stadsutvecklingen i Gamlestaden och Kviberg med ökande befolkning innebär att Säreåns blågröna stråk får betydelse för fler invånare. Sociala värden behöver utvecklas genom platsbildningar och ökad tillgänglighet. Ekologiska funktioner behöver utvecklas och den biologiska mångfalden stärkas, exempelvis genom åtgärder för en mer ekologiskt funktionell kantzoon och åtgärder i vattendraget.

Tillgängligheten för allmänheten till Säreån är idag bristfällig på grund av bland annat verksamheter och trafikinfrastruktur. För att möjliggöra ett sammanhängande promenadstråk utmed Säreån längs delsträckor som idag inte är framkomliga krävs omdisponering av nuvarande markanvändning, markförvärv samt planändringar, vilket delvis hanteras i pågående planering. Även stabilitetsproblemet utmed Säreån behöver åtgärdas. Investeringar är nödvändiga om översiktsplanens intentioner för Säreån ska kunna realiseras.

Klimatanpassning

Värmestress

I de delar av östra mellanstaden som har hög hårdgöringsgrad och låg andel grönska behöver ett varmare klimat beaktas både vid åtgärder inom befintlig bebyggelse och när nya områden tas i anspråk för bebyggelse.

Höga vattennivåer

För området längs Göta älv uppströms Marieholmsbron kommer åtgärder att behöva göras för att undvika framtida översvämningar. Delar av Backadalens

industriområde riskerar att översvämmas vid höga havsvattennivåer eller höga flöden.

För områdena längs Göta älv och Sävån som ligger lågt behövs högvattenskydd. Detta krävs för att kunna motsvara kraven som finns i plan- och bygglagen men också för att skydda de samhällsviktiga anläggningarna och de prioriterade vägarna i området. Även områden en bit uppström Sävåns utlopp vid Partihallarna riskerar att påverkas vid höga havsvattennivåer. För att skydda samhällsviktiga anläggningar och viktig infrastruktur behöver skyddsåtgärder göras längs Sävån.

Skyfall

Området runt Gamlestaden är mycket komplicerad vad gäller översvämningsrisker vid skyfall. För att skydda området vid Gamlestaden och Slakthusområdet behöver en långsträckt vattenskyddscell byggas från norr om Marieholms industriområde till Gamlestads torg.

Det saknas tillräckligt med ytor för att hantera skyfall samtidigt som det finns en brist på grönsstruktur. De ytor som finns kvar bör samordnas för att skapa multifunktionalitet och lösningar som är lönsamma på sikt.

Skyfallsfrågan är särskilt komplicerad i följande områden:

- Gamlestaden
- Munkebäck och Torpa (lågstråk)
- Kortedala – Gärdsås – Utbynäs

Resor och transporter

Spårvägen till Bergsjön och Kortedala är idag ett av de mest belastade stråken i spårvägssystemet. Behov av kapacitetsförstärkning av spårvägssystemet för 45-meters spårvagnar gäller även för östra mellanstaden. För att möjliggöra bebyggelseutveckling i Bergsjön och Kortedala krävs en ökad kapacitet och utbyggnad av kollektivtrafik. Det innebär att det krävs stora investeringar i kollektivtrafiken (spårväg och Citybuss).

Gamlestads torg är en knutpunkt för lokal och regional kollektivtrafik. I dagsläget utgör Gamlestads torg och Artellerigatan ett nålsöga för kollektivtrafik, vilket försvårar för bebyggelseutveckling öster och norr om Gamlestads torg. Behovet av att öka kapaciteten i spåranläggningen där spåren möts vid Gamlestaden är stort. Funktionen i spåranläggningen vid de delar där Angeredsbanan och Bergsjöbanan möts är mycket viktiga för såväl östra mellanstaden som för Angered.

Fler kopplingar och åtgärder för att minska barriäreffekter av E20 och E6 är önskvärt på sikt. Dessa är viktiga för gång- och cykeltrafiken i området. Cykelpendling från och inom östra mellanstaden har fortsatt god potential och behöver utvecklas vidare.

Införande av Citybuss kan ge en viss avlastning av spårvägen men begränsas



Gamlestads torg.

av utmaningen att öka busstrafiken i innerstaden. Förbättrad busstrafik Bergsjön-city ”citybuss-light”, och punktvisa infrastrukturåtgärder och trafikering, kan ge effekt.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Det finns god tillgång till ett utbyggt fjärrvärmenät men samordnad planering krävs. Inga framtida utbyggnadsplaner finns för fjärrkyla. Utmaningar finns avseende el i Gamlestaden och i Kallebäck till följd av omfattande stadsutveckling. Norra delen av området, Bergsjön och Kortedala, har stora förnyelsebehov av befintligt åldrat nät. I östra mellanstaden kan det i en framtid vara intressant med investeringar för koldioxidtransport mellan Arendal och Sävån.

Dricksvattenförsörjning

I östra mellanstaden är förutsättningarna mycket varierande för dricksvattenkapaciteten. Den övergripande kapaciteten och redundansen i områdena är god.

I Gamlestaden kommer exploatering av högre bebyggelse med stort brandvattenbehov att kräva uppdimensionering av lokalt ledningsnät.

Avloppshantering

Östra mellanstaden är ett stort område med olika förutsättningar för avloppshantering beroende på specifika lokala förutsättningar. Här finns både av områden med god tillgång på naturmark och av stora delar hårt exploaterade ytor och i varierande grad kombinerade avloppssystem, vilket gör det svårt att beskriva den samlade bedömningen av området. Hur väl avloppssystemet möter en framtida stadsutveckling kommer vara beroende på var, och med vilken hårdgöringsgrad, som utvecklingen sker.

Generellt sker bräddning från kombinerade system inom östra mellanstaden till recipienter som är känsliga för spillvattenpåverkan (Delsjöbäcken, Mölndalsån och Säveån) vilket är problematiskt. Arbete pågår med att minska tillskottsvattenmängder och separera kombinerade avloppssystem. Åtgärder som kan ha en positiv påverkan på avloppsledningssystemet och vattenmiljön kan med fördel göras i samband med exploateringsprojekt. Det bedöms behövas relativt stora investeringar där kostnaden bärs av den exploatering som innebär ökade utsläpp av dagvatten till känsliga recipienter.

Stadsutveckling inom östra mellanstaden söder om Säveån anses kunna möjliggöra separering av idag kombinerade avloppssystem. Separering kan i vissa fall vara nödvändigt för att en exploatering ska kunna ske. Ledningsförläggning i dessa områden kan bli investeringstunga på grund av områdets lokala förutsättningar med trånga gator och även platsbrist under mark.

Säveån och Lärjeån rinner genom delområdet. Lärjeån är klassad som mycket känslig för påverkan från spillvatten, delvis på grund av stort ekologiskt värde men även för att den är reservvattentäkt för Göteborg. Stora åtgärder kommer krävas för att bygga bort avledning av orenat spillvatten till vattendraget. Även Säveån belastas idag av orenat avloppsvatten. För att uppnå god status kommer arbete med tillskottsvatten, separering och dagvattenrening behövas. Avloppssystemet i Munkeback har bristande kapacitet och orsakar översvämning i byggnader, vilket kräver omfattande åtgärder.

Avfallshantering

I östra mellanstaden finns flera kommunala och privata avfallsanläggningar som är viktiga för stadens avfallshantering. De är utpekade i översiktsplanen och fortsatt verksamhet måste säkerställas. För Renovas del berörs Marieholms anläggning för matavfall och förbränningsanläggningen vid Sävenäs.

Behov av platser för återvinningsstationer behöver utredas och säkerställas då det idag är brist på dem i Örgryte, Utby och Gamlestaden. Avfallshantering och framkomlighet för avfallsfordon behöver säkerställas i detaljplaneprocessen.

4.4 ANGERED

Enligt översiktsplanen finns potential i Angered för cirka 8 000 – 10 000 nya bostäder. Utvecklingen kan ske vid tyngdpunkterna, framförallt Angered centrum och Hjällbo samt längs omvandlingsstråken Hjällbovägen och Gråbovägen. Ny bebyggelse kan även tillkomma i områden som ligger nära kollektivtrafikhållplatser, som Hammarkullen, Lövgärdet, Rannebergen och Gårdsten.

Det behövs bebyggelse som knyter ihop befintliga områden, exempelvis genom omvandling av Spadegatan och utveckling vid Råvebergsvägen. I delar av Angered råder det stor bostadsbrist och synnerligen svår trångboddhet, vilket gör det angeläget att prioritera fler bostäder i varierade storlekar samt god utformning av offentliga rum och mötesplatser.

Blandad stadsbebyggelse

Nuvarande prognoser (2024) visar möjlighet till cirka 3 000 färdigställda bostäder i Angered fram till 2050. I nuläget finns inga planeringsmässiga förutsättningar för tillskott av arbetstillfällen.

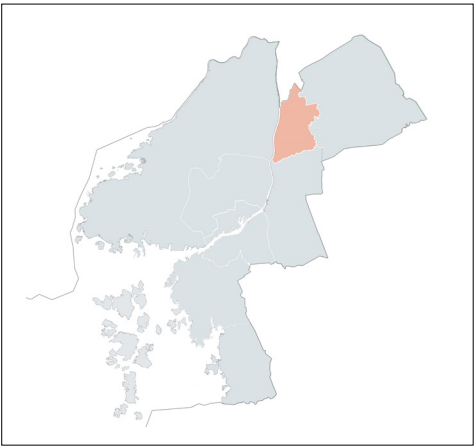
Angered är en strategisk tyngdpunkt och fyller funktionen som viktig handel- och servicenod för ett större område i nordost. Liksom inom stadens andra tyngdpunkter, Frölunda och Gamlestaden, finns här relativt många arbetsplatser vilket stöds av en god kollektivtrafik. Ett planprogram för Hjällbo antogs 2023 och detaljplanering har på börjats för en första etapp.

Trots att det finns potential för fler bostäder och blandad stadsbebyggelse i Angered enligt översiktsplanen, och både bostadsbrist och trångboddhet råder, är det relativt få projekt på gång i området. Att realisera översiktsplanens potential tycks vara en särskilt stor utmaning för geografin runt Angered centrum, Rannebergen och Hammarkullen där det finns få initiativ i form av planbesked, framför allt sådana som innehåller utveckling av arbetsplatser eller service. För att stärka Angered som tyngdpunkt tillsammans med kringliggande torg är det önskvärt med en högre grad av funktionsblandning men också ett ökat utbud av bostäder. Bristen på stadsutvecklingsinitiativ i Angered behöver vändas.

Strategiska planeringsinsatser och investeringar som leder till värdeskapande stadsutveckling och stärkt attraktionskraft bör initieras för att realisera potentialen för ny blandad stadsbebyggelse som finns i området. Det behövs en ökad blandning av upplåtelseformer i området, som ger förutsättningar för att den socioekonomiska segregationen ska minska. Satsningar på ny småhusbebyggelse som kan bidra till ökad attraktivitet och möter ett behov av större bostäder bör prövas. Området har höga boendekvaliteter såsom god kollektivtrafik och höga naturvärden.

Planering och byggande fram till 2030

Nuvarande prognos (2024) redovisar cirka 1 300 färdigställda bostäder i Angered fram till 2030. Majoriteten av dessa bostäder finns i pågående exploateringsprojekt, antingen med lagakraftvunnen eller pågående detaljplan. Bostäder tillkommer framförallt i Gårdsten.



STADSUTVECKLINGS-INITIATIV

- Angered (inkluderar centrala Angered, Rannebergen, Lövgärdet, Gårdsten och Hammarkullen)
- Hjällbo

Planering och byggande efter 2030

Efter 2030 visar prognosen ett tillskott på cirka 1 500 bostäder i Angered. Detta handlar till exempel om ett genomförande av den stadsutveckling som redovisas i programmet för Hjällbo.

Utblick efter 2040

Genomförandet av programmet för Hjällbo kan förväntas fortsätta även efter 2040. I övrigt finns få identifierade initiativ. Potential finns dock i stora delar av delområdet.

Lokaler för kommunal service

Det finns en viss överkapacitet på förskoleplatser i Angered vilket innebär att det är balans mellan kapacitet och prognosticerat platsbehov med nuvarande lokalplanering. Den överkapacitet som finns kommer delvis att användas för att evakuera förskolor vid renovering.

Utmaningar vad gäller lokalbehovet för grundskola handlar om att genomföra anpassningar och byggnationer, dels utifrån planerat underhåll, dels utifrån att skapa större enheter och en stadiindelning som följer skolenhetstutredningens principer. För att kunna använda befintlig kapacitet mer effektivt och utnyttja tillkommande kapacitet bättre krävs även att antal skolenheter i framför allt norra Angered, centrala Angered och södra Angered ses över. Samtidigt behöver behovet av skolplatser på kort sikt vägas mot ett framtida behov av skolplatser som tillkommer utifrån kommande bostadsutveckling i till exempel Hjällbo.

Anläggningar för idrott och fysisk aktivitet och föreningsliv

Den planerade skolutvecklingen i området blir en resurs för idrottsbehovet.

Offentliga rum och mötesplatser

I översiktsplanen konstateras att trångboddhet medför högt nyttjande av offentliga platser, lekplatser och parker, samt att befintliga offentliga platser upplevs som otrygga och saknar vistelsekvaliteter.

I programmet för stadsutveckling i Hjällbo konstateras att stora delar av det befintliga torget och centrala gångstråk som föreslås utvecklas, idag ligger inom kvartersmark i gällande detaljplaner och ägs i flera fall av kommunala bolag. Om staden vill kunna säkerställa programförslagets genomförande i dessa delar krävs nya detaljplaner och markförvärv; i nuläget saknas rådighet.

I utvecklingen av Hammarkullen behövs insatser för Hammarkulletorget som offentligt rum och mötesplats.

Grönstruktur

I Angered finns en stadspark, Angered stadspark. Befintliga stadsdelsparker är Lövgärdesparken, Gårdstensdalen, Hammarparken, Hjällbo park samt Eriksbo park. Översiktsplanen redovisar Trädgårdsgärdet som framtida stadsdelspark. Lärjeån är ett blågrönt stråk med mycket höga naturvärden och arbete med att bilda naturreservat pågår.

Topografin i Lärjeåns dalgång gör det svårt att skapa tillgängliga entréer och



Utsikt över lärje från Rannebergen.

gångstråk mer än längs vissa delsträckor. Grönstrukturen i Angered utgörs till stor del av kuperade skogs- och naturområden och i mindre utsträckning av tillgängliga anlagda parker. Enligt översiktsplanen kan parkeringsytor eller parkeringsgarage med plana terrängförhållanden behöva omvandlas till rekreativa ytor för idrott, lek och park.

Behovet av grönstruktur i en tätare stad

Det finns behov av investeringar i den offentliga miljön i Angered; mötesplatser och vistelsekvaliteter behöver förbättras. I den fördjupade grönplanen för Angered föreslås kvalitetsutveckling av områden som har möjlighet att bli trygga och tillgängliga bostadsnära park- och naturområden och där det råder tydligast parkbrist. Förbättrade kopplingar förbi barriärer kan bidra till att öka tillgängligheten till parker.

Vid förtätning i områden som redan har brist på kvalitativa och tillgängliga parker och lekplatser är det viktigt att värna befintliga, och tillskapa nya, robusta offentliga miljöer i samma takt som utbyggnad av bostäder sker. När den plana marken tas i anspråk för bebyggelse försvåras möjligheten att skapa tillgängliga offentliga rum och mötesplatser för de boende i en kuperad stadsdel.

Programmet för stadsutveckling i Hjällbo anger att kvaliteter ska skapas i parker, torg och promenadstråk i syfte att få ett finmaskigt nät av offentliga rum i centrala Hjällbo. Därtill föreslås förbättrade kopplingar till områdena Lärjeån och Hjällboskogen för att säkerställa tillgången till större park- och rekreationsområden och i syfte att komplettera parkerna inom programområdet. Den föreslagna utbyggnaden medför stora kostnader för om- och utbyggnad av allmän plats, trots att förslaget till stora delar utgår från befintlig struktur.

Samband i landskapet

Inom översiktsplanens områden för blandad stadsbebyggelse kan det vara svårt att hävda grönområdenas värden. I uppföljningen av översiktsplanen lyfts den utmaningen som en knäckfråga att särskilt bevaka. I pågående detaljplaner i Angered tas ädellövskog i anspråk. Grönstrukturen behöver hanteras i ett helhetsperspektiv så att samordning kan ske mellan närliggande detaljplaner vad gäller bevarande av befintliga naturvärden och deras sammanhang.

Klimatanpassning

Höga vattennivåer

För området längs Göta älv uppströms Lärjeåns utlopp kan åtgärder komma att behöva göras för att undvika framtida översvämningar. Järnvägen närmast Göta älv (Trafikverkets anläggning), väster om E45, ligger inom ett område som riskerar att översvämmas vid höga havsvattennivåer eller höga flöden.

Skyfall

I Angered finns relativt mycket mark som inte är exploaterad. Detta medför att konsekvenserna av skyfall inte blir så allvarliga i stora delar av området. Det innebär även att åtgärdspotentialen är stor jämfört med andra delar av staden. Inga större strukturella skyfallsåtgärder anses krävas för befintlig bebyggelsestruktur. Vid stadsutveckling behöver översvämningrisk beaktas. Recipienter är Göta älv och Lärjeån som är skyfallsled med begränsad kapacitet. Vad gäller tidigare utredningar kan dagvatten- och skyfallsutredningen som togs fram i arbetet med planprogram för Angered nämnas. Den bör beaktas vid planering i området.

Resor och transporter

Spårvägsträckan till Angered centrum utgör ryggraden i kommunikation inom området. Kapacitet behöver öka och även kompletteras med bussträckningar, till exempel mot Hisingen, Bergsjön samt inom stadsdelen. Angeredsbanan är idag ett mycket belastat stråk i spårvägssystemet. Ökad kapacitet och robusthet i spårvägssystemet och avlastning av Brunnsparken är systemviktigt även för Angered. En förlängning norr om Angered centrum av spårbana kan ge bättre möjligheter till enklare kollektivtrafikresor och binda ihop områdena Rannebergen, Lövgärdet och Angered centrum.

Delar av väginfrastrukturen i Angered är överdimensionerad och kan omvandlas för ökad stadsmässighet och för att bättre knyta ihop områden. Stadsutveckling i Hjällbo i enlighet med antaget program förutsätter en omvandling av väg 190 (Gråbovägen).

Det lokala gång- och cykelvägnätet i Angered behöver utvecklas och bli mer sammanhängande, tryggt och finmaskigt. Avstånden är relativt stora inom Angered. Det finmaskigare nätet behöver gå genom bebyggelseområdena och binda samman bostadsområden med målpunkter.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Det finns ett väl utbyggt fjärrvärmenät i området. Inga framtida utbyggnadsplaner finns för fjärrkyla. Kapaciteten för elförsörjning i området är också god.

Dricksvattenförsörjning

I Angered saknas redundans på huvudledningsnätet för dricksvatten vilket innebär risk för leveransstörningar vid driftavbrott på ledningsnätet in till området. Det pågår utredningar kring en långsiktig försörjningsstrategi för området. Distributionsledningsnätet inom området har dock god kapacitet och kräver endast utbyggnad av lokalt ledningsnät.

Avloppshantering

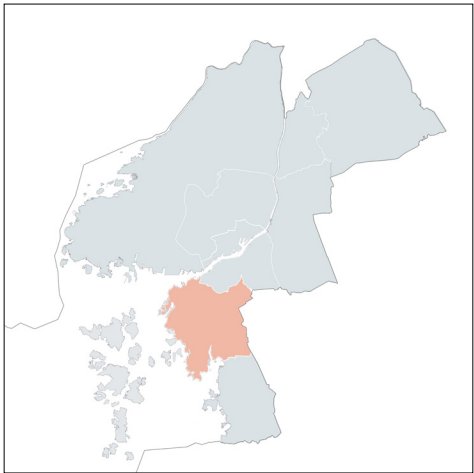
Avloppsledning inom delområdet har generellt sett god kapacitet och bedöms kunna anpassas för tillkommande bebyggelse. Viss uppdimensionering kommer att behövas av stomledningar och eventuellt pumpkedjor men beror på exploateringens geografiska utbredning. Området är avseende avloppsavledning gott rustad för en framtida stad.

Det finns ett behov av dagvattenrening från exploatering men även för befintlig bebyggelse inom delområdet. Kretslopp och vatten driver ett antal större projekt där dagvattendammar byggs för att minska belastningen till Lärjeån, som är en känslig recipient. Det behöver ställas höga krav på dagvattenrening från nya områden som avleder dagvatten till Lärjeån.

Avfallshantering

Det planeras för utbyggnad av bostäder i Angered och tillkommande bebyggelse förväntas lösa avfallshantering och säkra framkomlighet för avfallsfordon i detaljplaneprocessen. Avfallshantering för både tillkommande och befintlig bebyggelse bedöms gå att lösa.

Inom området finns ett antal privata avfallsanläggningar, men ingen bedömning av framtida behov eller av hur de kan påverkas av stadsutvecklingsinitiativ har gjorts i dagsläget.



STADSUTVECKLINGS-INITIATIV

- Tynnered
- Frölunda
- Redegatan
- Omvandlingstråken
Stora Fiskebäcksvägen,
Skattegårdsvägen och
Näsetvägen
- Omvandling Dag Hammar-
skjöldsleden och Högsbo
industriområde

SYDVÄSTRA MELLANSTADEN

Enligt översiktsplanen har sydvästra mellanstan potential att förtätas med cirka 25 000 – 30 000 nya bostäder, tillhörande samhällsservice och verksamheter. Det är en kraftigare bebyggelseutveckling än i andra delar av mellanstan, vilket ställer krav på utbyggnad av kollektivtrafik, samhällsservice och friyor. Detta är bland annat kopplat till omvandlingen av Högsbo industriområde till blandad bebyggelse som utgör ungefär en tredjedel av utbyggnadspotentialen. Skattegårdsvägen, Näsetvägen och Stora Fiskebäcksvägen har potential att omvandlas från storskaliga trafikleder till mer stadsmässiga gator med blandad trafik. I samband med detta kan ny bebyggelse tillkomma i dessa stråk.

Blandad stadsbebyggelse

Nuvarande prognoser (2024) visar cirka 1 700 färdigställda bostäder och möjlighet till cirka 7 000 nya arbetstillfällen i sydvästra mellanstan fram till 2050. Den största utbyggnadspotentialen på kort och medellång sikt finns framförallt inom programområdena för Frölunda och Tynnered. Även inom programmet för Redegatan finns utbyggnadspotential och detaljplanering har påbörjats. En komplettering med bostäder och verksamheter i dessa områden bidrar till att stärka tyngdpunkten Frölunda torg.

I sydvästra mellanstan bör fokus i närtid ligga på att säkerställa förutsättningar för genomförande i Frölunda och Tynnered. Det vill säga färdigställa programmen och pågående detaljplaner samt fortsätta detaljplanering och genomförande. En plan för en etappvis utbyggnad behöver tas fram.

För att realisera potentialen för nya arbetsplatser i sydvästra mellanstan - och för att kompensera för att arbetsplatser försvinner genom omvandling - är det särskilt viktigt att identifiera lägen inom exempelvis programområdena som motsvarar näringslivets behov i den fysiska miljön. Detta kan också innebära att man behöver spara byggrätter för detta ändamål. Företagsområde Grimmered är en viktig tillgång i området som bör kunna studeras för ytterligare komplettering av verksamheter.

Ytterligare utbyggnadspotential i sydvästra mellanstan finns framförallt i anslutning till de i översiktsplanen utpekade omvandlingsstråken. Stråken Näsetvägen, Skattegårdsvägen och Stora Fiskebäcksvägen behöver initialt studeras tillsammans för att till exempel identifiera vilken trafikal funktion de ska ha för att komplettera varandra.

Ur ett bostadsförsörjningsperspektiv är Högsbo industriområde och omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden ett av stadens större kommande utvecklingsområden och därför bedöms det viktigt att komma vidare med initiativet. För att på sikt kunna realisera den stora potentialen inom området behöver ytterligare steg tas innan detaljplanering påbörjas. En konkretiserad genomförandeplan som redovisar såväl etappvis utbyggnad som finansiering bör tas fram. Viss komplettering är möjlig även i övriga delar av sydvästra mellanstan men fokus i närtid bör fokus ligga på de stora stadsutvecklingsinitiativen i området.

Planering och byggande fram till 2030

Nuvarande prognos (2024) visar cirka 4 000 färdigställda bostäder inom sydvästra mellanstan fram till 2030. Större delen av de bostäder som förväntas vara färdigställda till 2030 finns i pågående exploateringsprojekt, antingen med lagakraftvunnen eller pågående detaljplan. De största volymerna finns i Högsbo industriområde (Olof Asklunds gata) och runt Frölunda torg. Tillskottet av arbetsplatser bedöms vara mycket begränsat på kort sikt. Mot slutet av tidsperioden finns dock möjlighet att resultatet av nu pågående planering märks genom en ökning av antalet tillkommande arbetsplatser.

Planering och byggande efter 2030

Efter 2030 finns planeringsmässiga förutsättningar för ytterligare cirka 6 000 bostäder i sydvästra mellanstan. För ungefär en tredjedel av dessa bostäder har detaljplanearbete påbörjats, men majoriteten av dessa projekt är fortfarande i tidigt skede. Här finns exempelvis delar av den stadsutveckling som kan ske förutsatt en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden. Prognosen visar även på möjligheten till ett tillskott på cirka 6–7 000 arbetstillfällen i sydvästra mellanstan efter 2030. En hel del av detta finns i pågående detaljplaner och skulle därför kunna realiseras tidigt i tidperioden.

Utblick efter 2040

Omvandling av Högsbo industriområde och Dag Hammarskjöldsleden kommer sannolikt att fortsätta planeras och byggas ut efter 2040.

Lokaler för kommunal service

Med nuvarande lokalplanering råder det balans mellan kapacitet och prognosticerat platsbehov. Relativt många förskolor behöver renoveras och överkapacitet i området kommer att behövas för att evakuera befintlig verksamhet under renovering. På medellång och lång sikt förväntas behovet av förskoleplatser öka till följd framförallt av planerat bostadsbyggande.

För grundskolan bedöms befintliga verksamhetslokaler och följsamhet mot grundskolenämndens beslut om storlek och stadiindelning vara den främsta drivkraften för lokalbehovet i ett nutidsperspektiv. Antalet utbildningsplatser i pågående projekt överstiger behovet, men behövs i ett långsiktigt planeringsperspektiv, samt för att möjliggöra omställningar i enlighet med skolenhetsutredningens principer.

För sydvästra mellanstan lyfts i lokalbehovsplanerna bland annat att västra Göteborgs villaområden saknar bibliotek.

Anläggningar för idrott och fysisk aktivitet och föreningsliv

I närtid byggs en ny simhall i Askim och Frölundabadet renoveras och tillförs en extra undervisningsbassäng. Enligt lokalbehovsplanerna finns behov av en större idrottshall i sydvästra mellanstan. Framöver planeras större utveckling med inomhus- och utomhusanläggningar inom Välens idrottsområde. Ruddalen kommer att utvecklas ytterligare för fotboll. I närtid och nutid finns ett antal skolutvecklingar med idrottshall som kan bli en resurs för idrottsverksamhet. En framtida omvandling av Högsbo kräver tillkommande idrottsmiljöer.

Läs mer

Lokalbehovsplaner för grundskola och förskola

Offentliga rum och mötesplatser

Översiktsplanen anger att vid förtätning behöver hänsyn tas till befintlig bebyggelse så att vistelsekvaliteter som sollägen och mikroklimat i det offentliga rummet beaktas. Kvaliteter som bidrar till en ökad orienterbarhet ska värnas. Trivsamma rum och offentliga platser saknas inom delar av sydvästra mellanstaden. I samrådshandlingen för program Tynnered konstateras att det saknas ett väl fungerande nätverk av levande stråk och platser som stärker kopplingarna inom och utom området. Strukturen för offentliga rum och deras utformning behöver utgöra en väsentlig del av strukturanalys och förslag för Tynnered och Frölunda.

Grönstruktur

Inom sydvästra mellanstaden är Positivt-Ruddalen en stadspark. I översiktsplanen föreslås två parkområden utvecklas till stadspark; Sjöbacka-Högen och Välen-Askimsbadet. Stora ån rinner genom Välenområdet och Välen naturreservat. Befintliga stadsdelsparker är Pärt Antons gata, Flatås park, Rundradioparken, Bergkristallen, Kastanjealléns aktivitetspark samt parkmiljöer inom Slottskogens idrottsområde. Fyra naturområden föreslås utvecklas till stadsdelsparker; Stora Billingen, Påvelund, Pilegårdens backe och Olof Askunds park i Högsbo, liksom en grönyta vid Hinsholmen. Inom Sisjöns respektive Högsbos industriområden planeras framtida stadsdelsparker i samband med att områdena omvandlas till blandad stadsbebyggelse.

I sydvästra mellanstaden finns behov av att tillgängliggöra kusten för fler, utveckla parkstråk och att använda offentliga ytor för att minska segregation och främja möten. Vissa gröna stråk behöver utvecklas för att göra det lättare att ta sig till havet och andra målpunkter, och badplatser behöver värnas och utvecklas.

Behovet av grönstruktur i en tätare stad

Det ökande antalet invånare som följer av den planerade förtätningen i Tynnered, Frölunda och Högsbo innebär ett växande behov av tillgängliga parker och naturområden. Just tillgängligheten är viktig att beakta eftersom områdena ger ett grönt intryck; emellertid är mycket av marken kuperad och det behövs plan parkmark som kan erbjuda de funktioner som behövs. I allt planeringsarbete för grönstruktur behöver topografin analyseras och vara en utgångspunkt för beräkning av friyta.

Välen-Askimsbadet ska enligt översiktsplanen utvecklas till en sammanhängande stadspark genom ett nytt rekreativt promenadstråk längs kusten. Ett utvecklat parkområde här ger tillgång till park för både befintliga bostadsområden och för nya boende. Området är beläget mellan olika stadsdelar med olika socioekonomiska förutsättningar där stadsparken tillsammans med intilliggande idrottsanläggning kan fungera som en mötesplats och binda samman kringliggande stadsdelar. Som stadspark vid havet blir parken en viktig målpunkt för hela staden. Naturreservatet Välen föreslås ingå i stadsparken.

Förtätningen i Tynnered och Frölunda medför ett ökat tryck på befintliga parkmiljöer och ett ökat behov av tillgång till kusten. Sjöbacka är en befintlig stadsdelspark som tillsammans med det intilliggande naturområdet Högen kan utvecklas med parkkvaliteter till en havsnära stadspark med utblickar över kust

och skärgård. En av attraktionerna är den välnyttjade Dansholmen som möter vattnet. Detaljplanen för Fiskebäcks hamn föreslår en utbyggnad av hamnen med bland annat nya kajer vid Dansholmen, vilket innebär plansprängning på holmen som enligt översiktsplanen ska ingå i stadsparken. Utbredningen av Fiskebäcks hamn kommer att påverka landskapsbilden och parkmiljön, och ianspråktagande av Dansholmen försvårar utvecklingen av de rekreativa värdena i den framtida stadsparken.

Samband i landskapet

Stråk som har tillräcklig utbredning och som är tillgängliga behövs inom grönstrukturen, för ekologiska och sociala funktioner. Det innebär att bebyggelsestruktur och placering av byggnader behöver analyseras och anpassas till topografi och länkar i grönstrukturen. Översiktsplanen samt samrådshandlingen för program Frölunda anger att den gröna kilen Ruddalen-Välenkilen, över Marconigatan, Radiovägen och Västerleden, ska länkas samman. Därigenom skulle Frölunda få kontakt med vattnet i Stora ån och med havet i Välenviken. Utan tillskapande av en bredare struktur/ekodukt för den gröna kilen är möjligheterna att skapa ett reellt grönt stråk med både sociala och ekologiska funktioner mycket begränsade, dels på grund av bebyggelsestrukturen, dels på grund av svårigheten att överbrygga trafikbarriären Västerleden.

Blågröna stråk

Stora ån föreslås utvecklas till ett variationsrikt blågrönt stråk med skiftande utformning, bredd och innehåll i dess olika delar. Stråket kommer att utgöra en viktig del av den nya stadsparken Välen-Askimsbadet. Välen och Stora ån är emellertid kraftigt påverkade av föroreningar. Vattendraget och Välenviken har varit recipienter för avloppsutsläpp under lång tid. Miljöerna är påverkade av industriverksamhet i närområdet och av en tidigare deponi med bland annat schakt- och muddermassor. En rapport som togs fram i samband med bildandet av Välen naturreservat 2014 visar en kraftig påverkan av metaller och organiska miljögifter i fisk och sediment, trots en sanering som gjordes på 1970-talet. Vid bildande av stadsparken är föroreningssituationen en viktig förutsättning att hantera.

Klimatanpassning

Värmestress

I de delar av området som har hög hårdgöringsgrad och låg andel grönska behöver ett varmare klimat beaktas, detta gäller både vid åtgärder inom befintlig bebyggelse och vid exploatering.

Stigande havsvattennivåer

Området längs Stora ån och speciellt området kring Söderleden och Västerleden kommer att påverkas vid stigande havsnivåer. Tidiga utredningar har påvisat ett behov av en skyddsport vid Välenviken för att förhindra att vatten stiger upp i Stora ån och svämmar över lågt liggande områden längs ån. Utredningarna visar på att en skyddsport bör vara på plats cirka år 2070 i Välenviken.

Skyfall

Sydvästra mellanstaden består av både tät bebyggelse och mindre exploaterade områden. Tillgängliga ytor för översvämningsåtgärder bedöms finnas i områden med glesare bebyggelse. I flera områden utmed kusten har vattendrag kuvert-rats vilket ger översvämningsrisker, exempelvis Fiskebäck, Påvelund och Åkered. Recipient är havet och Stora ån, som är en en skyfallsled där vatten breder ut sig vid skyfall.

Skyfallsfrågan är särskilt komplicerad i följande områden:

- » Dag Hammarskjöldsleden – Stora ån
- » Grimmered och passagen över Fiskebäcksmotet
- » Önnered
- » Fiskebäck
- » Påvelund ut mot Hinsholmen

Omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden är förknippat med stora skyfalls-utmaningar. Dagvatten- och skyfallsutredning som tagits fram i samband med översiktsplanen, program för Frölunda samt pågående planering för Dag Hammarskjöldsleden-Linnégatan bör beaktas. Skyfallsfrågan är komplicerad i flera områden, bland annat runt Sahlgrenska sjukhuset där vattnet avleds vidare mot Linnéplatsen. Stadsutveckling relaterad till Dag Hammarskjöldsleden-Linnégatan bedöms ej vara genomförbar utan att strukturella översvämningsåtgärder görs.

Resor och transporter

Kapacitetsproblem i kollektivtrafiken är en stor utmaning i sydvästra mellanstaden. Detta gäller både inom området och som en konsekvens av kapacitetsbrist i spårvägssystemet i innerstaden. Utveckling av olika delar av delområdet kan behöva vägas emot varandra om kapaciteten i kollektivtrafiken inte räcker till. Frölundabanan är idag ett mycket belastat stråk i spårvägssystemet.

Ett kraftfullt utvecklat kollektivtrafikerbjudande krävs för att möta målsättningen att öka andelen kollektivtrafikresenärer i området. Hittills planerade satsningar i spåranläggningar och utvecklad kollektivtrafik på väg är nödvändiga men otillräckliga för fortsatt utbyggnadsplanering. Kapacitet och robusthet i spårvägssystemet och avlastning av Brunnsparken och Drottningtorget (spårväg i Alléstråket och Lindholmsförbindelsen som ger avlastande effekt) är systemviktigt för stadsutvecklingen i området.

Cykelpendling från och inom sydvästra mellanstaden har fortsatt god potential och behöver utvecklas vidare.

Söder- och Västerleden där staten är väghållare är ett riksintresse. Lederna är av stor betydelse för bil-, gods- och kollektivtrafik men ger också utmanande barriäreffekter i sydvästra mellanstaden. Lederna har stor betydelse för regional tillgänglighet till sydvästra mellanstaden men även till hamnen och industri- och verksamhetsområden i nordvästra Göteborg. Det finns behov av flera nya broar och tunnlar över/under Västerleden för gång- och cykeltrafik samt gång- och cykelkopplingar i Tynneredsmotet.



Hallstenshagen.

Tillkommande bebyggelse ställer stora krav på vägsystemet i sydvästra mellanstaden; det bedöms behöva omfattande omdisponering och utveckling. Stadsutveckling i Högsbo industriområde och omvandling av Dag Hammarskjöldsleden förutsätter kapacitetsstark kollektivtrafik i stråket. Det bedöms inte finnas kapacitet nog i spårvägssystemet att ta emot nya linjer från stråket (utan att ta kapacitet från Frölundabanan). Liknande problem uppstår troligtvis även om det sker med buss. För att nå ökade andelar kollektivtrafikresande från södra delarna av Göteborg och från inpendling från södra delarna av regionen behöver kollektivtrafikresandet utvecklas i stråket utmed statliga väg 158.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Fjärrvärmenät finns i områdets nordöstra del. Inga framtida utbyggnadsplaner finns för fjärrkyla. Det är gott om elkapacitet och flera förnyelseprojekt pågår i området.

Dricksvattenförsörjning

I sydvästra mellanstaden är kapaciteten för dricksvatten relativt god och större delar av bebyggelsen försörjs från tryckstegrade högzoner. Ur ett dricksvattenperspektiv finns det därför goda förutsättningar för förtätning i sydvästra mellanstaden. Om ny bebyggelse tillkommer i områdena närmast kusten blir kostnaderna för lokal ledningsutbyggnad betydligt högre då längre ledningssträckor behöver dimensioneras upp.

Avloppshantering

Avloppshanteringen avseende spillvatten är relativt väl utbyggd men det finns stora utmaningar vid förnyelseåtgärder i synnerhet vid trafiklederna. Avloppsledningsnätet är till större delen ett utbyggt duplikatssystem med separata ledningar för spill- och dagvatten. Investeringsbehovet för avloppshantering inom delområdet innebär främst kapacitetshöjande åtgärder samt minskning av tillskottsvatten.

Dagvattenhanteringen är utmanande och bedöms bli mycket kostsam då omgivande recipienter är känsliga och stora åtgärder kommer krävas för att uppnå god status i recipienterna. Stora ån är ett vattendrag med tillrinning från bostads- och verksamhetsytor, som avleds till Välenviken. Ån har ett stort reningsbehov och har problem med övergödning, miljögifter och morfologiska förändringar, vilket till stor del beror på avrinningsområdets karaktär och utveckling de senaste 50 åren. Åtgärder för att förbättra vattenkvaliteten planeras, men det kommer behöva avsättas ytor och investeras i reningsanläggningar för att recipienten ska kunna uppnå god status fram emot 2033 (målår).

Avfallshantering

Inom området finns kommunala och privata avfallsanläggningar som är mycket viktiga för stadens avfallshantering. Bland annat har Renova en sorteringsanläggning samt omlastningscentral för rest- och matavfall. En ny kretsloppspark ska etableras i Högsbo och den kommer att ersätta den befintliga återvinningscentralen. Det kommer bli en stadsintegrerad kretsloppspark med särskilda åtgärder för att till exempel minska buller till intilliggande bostäder.

Tillkommande bebyggelse förväntas lösa avfallshantering och säkra framkomlighet för avfallsfordon i detaljplaneprocessen. Befintlig bebyggelse kan ha svårigheter att lösa framtida krav kopplat till avfallshantering av förpackningar. Det finns även vissa platser där avfallshämtningen är svår på grund av oåtkomliga vintervägar. Behov av platser för återvinningsstationer behöver utredas och säkerställas i området. Idag råder brist på återvinningsstationer i Frölunda.

4.5 YTTERSTADEN

Stadsutvecklingen i ytterstaden kommer främst att ske i Torslanda, Kärra och norra Billdal/Sandås. I dessa samhällen finns tyngdpunkter med en högre täthet av människor, bostäder och arbetsplatser, service och god kollektivtrafik. Att förtäta vid tyngdpunkterna ger förutsättningar för ett lokalt stadsliv med möjligheter att klara vardagen till fots eller med cykel. Här finns potential att komplettera med nya bostäder, arbetsplatser, service, rekreation och kultur.

I ytterstaden finns även de mindre orterna Olofstorp, Gunnilse, Säve och Björlanda. Dessa behöver kompletteras med ny bebyggelse för en ökad blandning av bostadsformer och fler funktioner. Det samma gäller öarna i södra skärgården.

Blandad stadsbebyggelse och mark för verksamheter

Nuvarande prognoser (2024) visar möjlighet till cirka 7 600 färdigställda bostäder och cirka 20 000 nya arbetstillfällen i ytterstaden fram till 2050. Majoriteten av bostäderna i ytterstaden är koncentrerade till de större samhällena.

För att nå en hållbar bebyggelsestruktur där fler människor kan bo i ytterstaden utan att vägar och värdefull natur belastas och tas i anspråk blir det viktigt att hålla i strategierna och fortsätta att utveckla Torslanda, Sandås och Kärra till större orter där tillgång till service och kollektivtrafik har potential att vidareutvecklas. Programmet för centrala Torslanda lägger grunden för en stadsutveckling som kräver en etappvis utbyggnad. Detaljplanearbete har påbörjats för att genomföra programmet. En förutsättning för denna utveckling är att infrastrukturen i Torslanda kompletteras med en tvärförbindelse vid Älvegårdsvägen som avlastar Kongahällavägen.

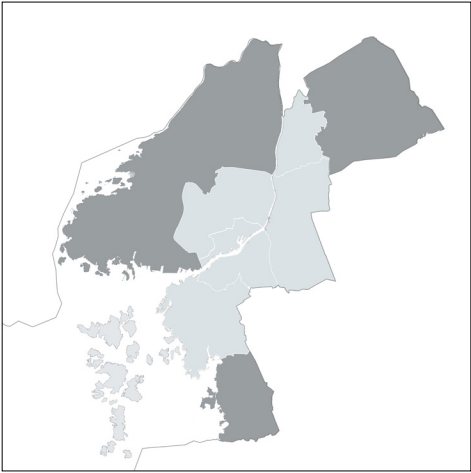
Även de mindre orterna i ytterstaden behöver kompletteras. I pågående planering syns ett tillskott av bostäder främst i Björlanda, runt Skra bro.

Mark för industri och logistik

Prognosen visar på ett stort antal tillkommande arbetstillfällen. Fler nya arbetsplatser finns inom pågående planering än översiktsplanens bedömning av potential. Majoriteten av dem förväntas tillkomma i industri- och logistikområden på västra Hisingen. Det är positivt med nya näringslivetableringar och nya jobb men näringslivets investeringar vid Säve flygplats och Hisingens industriområden behöver följas av satsningar i bland annat kollektivtrafik då detta inte är områden som är förberedda för personalintensiv verksamhet.

Planering och byggande fram till 2030

Nuvarande prognos (2024) redovisar cirka 2 400 färdigställda bostäder i ytterstaden fram till 2030. Majoriteten av dessa bostäder finns i pågående exploateringsprojekt, antingen med lagakraftvunnen eller pågående detaljplan. Flest tillkommande bostäder finns i Sandås samt runt Skra Bro. Tillkommande jobb förväntas framförallt i industri och logistikområdena på västra Hisingen. Detaljplan pågår även för utveckling av Gunnilse centrum.



STADSUTVECKLINGS-INITIATIV

- Kärra
- Sandås
- Centrala Torslanda
- Skra bro
- Industri och logistik Västra Hisingen

Läs mer

Lokalbehovsplaner för grundskola och förskola

Planering och byggande efter 2030

Efter 2030 visar prognosen på ett tillskott på ytterligare cirka 5 200 bostäder i ytterstaden. En stor del av detta förväntas tillkomma i centrala Torslanda och runt Sandås, men även fortsatt utbyggnad i Björlanda runt Skra bro. Även efter 2030 förväntas majoriteten av nya arbetstillfällen i ytterstaden att tillkomma på västra Hisingen.

Utblick efter 2040

Några av de större stadsutvecklingsinitiativen kommer troligen att fortsätta byggas ut även efter 2040. Det finns i övrigt begränsat med initiativ i ytterstaden på lång sikt. Inga av de stora utredningsområdena i ytterstaden som finns utpekade i översiktsplanen ingår i prognosen.

Lokaler för kommunal service

Lokalbehovsanalyserna skiljer sig relativt mycket åt inom ytterstadens olika delar. Enligt lokalbehovsplan (2023) finns en underkapacitet vad gäller förskoleplatser på kort sikt i Askim-Hovås och Billdal. Bedömningen är också att det inte är möjligt att lösa behovet av evakueringslokaler för planerade renoveringar inom befintligt bestånd i mellanområde Askim-Hovås.

Även i östra ytterstaden finns en mindre underkapacitet. För södra skärgården görs bedömningen att det finns tillräckligt med förskoleplatser utifrån aktuell befolkningsprognos. Eftersom södra skärgården bör vara självförsörjande på förskoleplatser är det viktigt att bevaka att bevaka kommande bostadsutbyggnad för att säkerställa att det finns tillräckligt många förskoleplatser på den ö där barnen bor.

I östra ytterstaden finns ett behov av att öka antalet skolplatser till följd av kommande bostadsbyggande. En förstudie om utökning av skolplatser i Gunnilse pågår. I södra ytterstaden behövs en viss överkapacitet för att hantera variationer i befolkningsutvecklingen och kan utifrån den bostadsplanering som sker behövas för att säkra behovet av skolplatser 10 år och framåt. I Björlanda, runt Skra Bro, behöver lokalförsörjningen avseende grundskolor säkerställas i närtid. Övriga lokalbehov är att Kärra behöver ett utvecklat bibliotek.

Anläggningar för idrott och fysisk aktivitet och föreningsliv

Kommunens ridanläggningar som i stor utsträckning finns i ytterstaden behöver säkerställd plats. I Torslanda planeras ett nytt lokalbad. I närtid behövs en idrottshall i Torslanda, vilken kan bli en resurs för idrottsverksamhet för ett antal skolutvecklingar. I nutid behövs en idrottshall i Kärra och det saknas även en idrottshall i Bergum.

Grönstruktur

I södra ytterstaden är Billdals park en stadspark. Centruparken i Kärra är en stadsdelspark. Brottkärrs park i söder och en bostadsnära park i Amhult i Torslanda föreslås utvecklas till stadsdelspark. Översiktsplanen redovisar även en framtida stadsdelspark i Skra Bro på västra Hisingen.

I översiktsplanens generella rekommendationer för ytterstaden ingår att värna



stora sammanhängande naturområden och kustbandet, samt att hänsyn ska tas till värdefulla natur-, kulturmiljö- och landskapsbildsvärden vid ny bebyggelse och infrastruktur. Värdefulla rekreationsområden ska bevaras och utvecklas. Sammanhängande gångstråk och ökad tillgänglighet till kusten ska eftersträvas.

Flera större natur- och rekreationsområden utgör en viktig resurs både ekologiskt och socialt. Tillgängligheten varierar, både i fråga om att kunna ta sig till platser och tillgänglighet inom en plats på grund av topografi och ifall det finns iordningställda stigar. Samtidigt utgör naturområdena i hög grad utpekade ekologiskt särskilt känsliga områden, vilket gör att de kan vara mer eller mindre känsliga för ett ökat besöksstryck.

Behovet av grönstruktur i en tätare stad

Vid Skra bro redovisar översiktsplanen en framtida stadsdelspark men utan geografisk avgränsning. Parken blir en del av grönstrukturen för att inte bygga igen Hisingens gröna kulturlandskapskil. Det saknas befintlig mark som är planlagd som allmän plats och som omfattar sådan yta att den skulle kunna utvecklas till stadsdelspark utan föregående planläggning. Detaljplanearbete pågår för blandad bebyggelse (etapp tre). Den ökande exploateringsgraden i Skra bro medför ett underskott på park om stadsdelsparken inte realiserar i den etappen.

Samband i landskapet

Idag saknas en fördjupad bild och beskrivning av de gröna kilarnas värden; kulturhistoria/landskapsbild, rekreativa värden och naturvärden. Kunskapen om

jordbrukslandskapets ekosystemtjänster samt förutsättningar för landskapsbild-
den vid Hisingens gröna kulturlandskapskil och Backa-Rödbokilen behöver för-
stärkas.

Översiktsplanen visar stora arealer för industri och verksamheter på västra Hi-
singen. En stor del är redan ianspråktagen men pågående planeringsprojekt
kommer att ta stora ytor med befintlig grönstruktur i anspråk, däribland plan-
programmet för Säve flygplats. Programmet medger en stor utbyggnad och ut-
ökning av befintligt verksamhetsområde runt Säve flygplats, men inom området
finns det stora värden i form av fornlämningar, kulturmiljö och landskapsbild,
samt höga naturvärden. Programmet förutsätter att jordbruksmark tas i anspråk.
Berörda avrinningsområden leder till känsliga recipienter som omfattas av mil-
jökvalitetsnormer för vatten. Systemperspektivet är nödvändigt i alla projekt som
påverkar grönstruktur, vilket kan vara svårt att hantera i enskilda detaljplaner.
Förutom på detaljplanenivå behöver kompensationsåtgärder kopplat till påver-
kan på befintliga ekosystemtjänster utredas på en övergripande nivå. Även öster
om Hisingleden pågår planering av industri och verksamheter. Översiktsplan-
en redovisar omfattande utvecklingsområden och det är väsentligt att planera
in spridningskorridorer både inom och mellan enskilda detaljplaner. Kumulativ
påverkan behöver utredas och kompensationsåtgärder kan behöva samordnas för
att få tillräcklig effekt för den gröna infrastrukturen.

Klimatanpassning

Höga vattennivåer

För att skydda de centrala delarna av Göteborg har staden i samband med det
tematiska tillägget till översiktsplanen för översvämningsrisker antagit strategier
för att skydda staden mot översvämningsrisker. En del av strategin gentemot stigan-
de hav är yttre skyddsportar som placeras i ytterstaden, en i Göta älv och en i
Nordre älv. Dock är det mycket som återstår innan skyddsportarna kan komma
på plats. Frågor kring finansiering, ansvar, organisation och tillstånd behöver
utredas och säkerställas. Skyddsportarna skulle även kunna skydda uppströms
liggande kommuner (Lilla Edet, Ale och Kungälv kommun).

Delar av området runt Amhult ligger lågt och det finns risk för översvämnings-
risker både för bebyggelse och omgivande infrastruktur vid höga havsvattennivåer. För
att kunna fortsätta att utveckla Amhult finns ett behov av översvämningsåtgär-
der. Idag finns dock inga övergripande strategier för hur och vilka delar av om-
rådet som bör skyddas utan detta bör utredas vidare.

Skyfall

I ytterstaden finns generellt mer tillgång på plats vilket bör nyttjas vid planering
av ytor för vatten. Skyfallsfrågan är särskilt komplicerad i följande områden:

- » Kongahällavägen som uppträder som en barriär för skyfallsavledning
längs en lång sträcka
- » Björlanda och västra delen av Björlandavägen
- » Askim (östra sidan av Säröleden som har barriäreffekt)



Uggleberget i Hovås.

I ytterstaden finns en del äldre dikningsföretag med kringliggande åkermark.
Dikningsföretagen avleder dagvatten och är ibland också skyfallsleder, och be-
höver beaktas tidigt i planeringen för att undvika målkonflikter.
Av de områden som är utpekade för framtida exploatering har flera ett högt in-
vesteringsbehov kopplat till skyfallshantering.

I Arendal, Nolered och Kärra blir stora volymer vatten stående vid skyfall. Reci-
pienter är havet, Nordre älv och Göta älv, delvis via mindre vattendag som utgör
skyfallsleder. I Björlanda finns stora ytor i form av jordbruksmark och betesmark
som översvämmas vid skyfall. Stadsutveckling riskerar att ta de ytorna i anspråk.
I sydvästra ytterstaden är exploateringen förhållandevis låg, vilket innebär goda
möjligheter till att bygga ytliga skyfallsanläggningar. Inom planerade utbygg-
nadsområden är enfamiljsbostäder i majoritet. Havet är recipient.

Resor och transporter

Trafiklederna i ytterstaden, på Hisingen och väg 158 mot Kungsbacka, har ut-
maningar avseende utformning och kapacitet. I ytterstaden finns både kommu-
nal och statlig infrastruktur vilket kräver samordning. Stadsutveckling i ytter-
staden behöver trafiklösningar som utformas i samverkan med grannkommuner
och trafikverket.

För Torslanda finns utredningar kring systemlösningar för trafiken där genom-
förandet behöver gå i takt med stadsutvecklingen. Den överenskommelse och
färdplan som är framtagen för väg 155 Öckerö-Göteborg behöver genomföras
av berörda parter.

Bebyggelsestrukturen i ytterstaden är relativt gles med hög andel småhus vilket leder till högt bilberoende. Det är viktigt att förbättra möjligheterna att gå och cykla även i ytterstaden inom samhällena och till kringliggande stadsdelar. Kollektivtrafikerbjudandet behöver utvecklas totalt sett för att locka fler att resa kollektivt. Belastningen i väginfrastruktur i centrala Torslanda är stor. Pågående program för utveckling av Säve verksamhetsområde bedöms kräva investeringar i statlig väginfrastruktur på Hisingen.

Längsiktig kollektivtrafikförsörjning i stråket utmed väg 158 mellan Göteborg och Kungsbacka behöver säkras. Utveckling av området kring Brottkärr kräver investeringar i nya kommunala vägar och eventuellt översyn av vägghållarskap.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

Det finns inget utbyggt fjärrvärmenät vare sig på de nordvästra delarna av Hisingen eller i södra delen av ytterstaden. Inga framtida utbyggnadsplaner för fjärrkyla finns vare sig i de nordvästra delarna av ytterstaden Hisingen eller inom ytterstaden sydväst. Det är relativt god kapacitet avseende el inom ytterstaden Hisingen. För södra ytterstaden saknas bedömning av nätägare angående utvecklingsförutsättningarna. Inom ytterstaden Hisingen kan det i en framtid vara intressant med investeringar för koldioxidtransport mellan Arendal och Sävenäs.

Dricksvattenförsörjning

Planerade utbyggnader för att förse norra Hisingen med dricksvatten kommer att höja den storskaliga kapaciteten för resterande områden i ytterstaden på Hisingen. Kommande exploatering i ytterstaden medför i stort sett enbart investeringar kopplade till lokal ledningsutbyggnad.

För att kunna försörja de södra delarna av Göteborg krävs på sikt en betydande investeringsnivå. Förstärkning av ledningsnätet mellan Göteborg och Kungsbacka är ett exempel på åtgärd som skapar förutsättningar för stadsutveckling i södra Göteborg. I Askim finns kapacitet i huvudledningsnät för planerad exploatering och investeringsbehovet begränsas till lokal ledningsutbyggnad. Billdalsområdet ingår i en större tryckstegrad högzon och inkluderar mindre lokala övre högzoner. Exploatering längst ut i systemet är förknippad med högre kostnader för lokal ledningsutbyggnad då det kan medföra att längre ledningssträckor behöver dimensioneras upp. Ledningarna i området har varierande kvalitet och dimension. Exploatering nödvändiggör att ledningar förnyas i syfte att uppnå en god leveranssäkerhet.

Avloppshantering

Kommande stadsutveckling på norra Hisingen kommer att kräva stora investeringar för VA-kollektivet då delar av området i dagsläget saknar VA-försörjning. Överföringsledning för dricksvatten och avlopp behöver anläggas vilket kräver omfattande investeringar.

I övriga delar av ytterstaden Hisingen har avloppssystemet relativt god kapa-



citet inom verksamhetsområde för avlopp. Bebyggelseutveckling i ytterstaden på Hisingen kan dock innebära stora investeringar som följd av utbyggnad som inte ansluter till verksamhetsområde/VA-ledningar i dag. Exempelvis planeras det för en storskalig utbyggnad av VA till Säve programområde, vilket bedöms innebära mycket höga kostnader.

Skulle stadsutvecklingen ske i ytterområden där det är långt till VA blir kostnaderna högre än om utbyggnaden sker nära verksamhetsområdet. Hjuviks pumpkedja behöver dimensioneras upp oberoende av kommande stadsutveckling. Avledning av dagvatten sker ofta genom avledning till mindre vattendrag som är relativt känsliga, så som Låssbybäcken. Vid stadsutveckling bör det tas hänsyn till identifierade ytor föreslagna för dagvattenrening och nya ytor bör avsättas lokalt i samband med stadsutveckling.

Stora investeringar kommer att behövas för att möta befintligt och framtida behov på spillvattensidan i södra Askim. En omfattande ombyggnation av befintlig pumpkedja (som avleder spillvatten från kommungränsen Kungsbacka – Göteborg) planeras utföras inom tio år. Arbete med att minska tillskottsvattenvolymer pågår och behöver fortgå för att systemen ska kunna möta befintliga behov.

Avfallshantering

Det planeras i första hand för utbyggnad av bostäder i ytterområdena och tillkommande bebyggelse förväntas lösa avfallshantering och säkra framkomlighet för avfallsfordon i detaljplaneprocessen. Avfallshantering för både tillkommande och befintlig bebyggelse bedöms gå att lösa men vissa befintliga områden kan ha svårigheter i framkomlighet.

Den befintliga Tagene -deponin på Hisingen behöver på sikt ersättas. Då en deponi fyller en väsentlig funktion är det avgörande att en lämplig plats lokaliseras. I översiktsplanen lyfts att en plats för ny deponi kan lösas i regionen.

I södra skärgården är förutsättningarna för avfallshantering inte desamma som för resten av staden. Då avfallshämtning sker med båt innebär det svårigheter att ha en traditionell återvinningscentral och nya och mer gemensamma lösningar och ytor kan behövas.



**Göteborgs
Stad**